[Shri Prakash Yashwanl Ambedkar]
political parties are two categories which have been left out.

SHRI K. VIJAYA BHASKARA REDDY: They are not recognised political parties.

SHRI PRAKASH YASHWANT AMBEDKAR: But they are registered with the Election Commission.

SHRI K. VIJAYA BHASKARA REDDY: Yes. But this Bill does not apply to them.

SHRI PRAKASH YASHWANT AMBEDKAR: I hope the Minister will consider it.

SHRI K. VIJAYA BHASKARA REDDY: Yes, that will be considered.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO (Andhra Pradesh): Madam, this Bill is brought as a piecemeal legislation the purpose of which is already over. I mean the elections in Punjab are over. Now, a comprehensive Bill snould have been brought before the House. *(Interruptions).*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN): He has already said that.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: A comprehensive legislation should have been brought before the House so that we can consider all aspects.... *(Interruptions).*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN): He said that he will bring it in Lok Sabha. *(Interruptions).*

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: I am opposing this Bill becuase of that reason. A comprehensive Bill should have been brought before the House and there was enough time to consider all these things. In fact, they have not applied their mind seriously in bringing forward this Bill.

SHRI K. VIJAYA BHASKARA REDDY: Madam Deputy Chairman, I do not know whether the hon. Member has seriously thought of what he is saying. We have given very serious thought to it. We are very anxious to bring the Bill before the House as early as possible. But the experiences of the Election Commission from the last Parliamentary elections and the Assembly elections were awaited. We were waiting for these suggestions. They have come only ten days back. A number of ideas from various political parties are also there; a number of Committees have gone into this. We are studying all these things and we will try to bring a Bill before the Parliament as early as possible. First of all, we want to evolve a consensus on this. We want to consult all the political parties and later on, we will bring a Bill before the House. I hope to finish these consultations before the present Budget Session ends and if possible, towards the,,end of this Session or during the next Session, the Bill will be brought before the House. I hope, the hon, Member will support this view.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN): Now the Minister to move that the Bill be passed.

SHRI K. VIJAYA BHASKARA REDDY: Madam, I beg to move: That the Bill be passed.

The question was put and the motion was adopted.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1992-93

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती जयन्ती नटराजन): श्रीमती रत्न कुमारी देवी।

श्रीमती रत्न कुमारी (मध्य प्रदेश): महोदया, मैं रेलवे बजट 1992-93....

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती जयन्ती नटराजन): सॉरी, आप कमला सिन्हा जी के बाद बोलिएगा।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN: You speak after Shrimati Kamla Sinha.

SHRIMATI KAMLA SINHA (Bihar): Madam Vice-Chairman, I rise to speak on the Railway Budget which has been presented by the hon. Minister before this House. Madam, when this new Government came into power last year, it placed before the country a new economic policy, a new industrial policy and in keeping with that new economic policy and new industrial policy, the Railway Minister, last year presented a Railway Budget in which he had said that he will bring about new structural changes. Now, in keeping with

that new economic policy of the Government, the Railway Minister, in the Railway Budget presented before the Parliament for the year 1992-93, has proposed new organisational and structural changes. To start with, the hon. Minister has decided to privatise the catering services as the first step towards the structural changes. Madam, Indian Railways is a vast organisation.

It runs more than 13,000 trains per day. The volume of passenger traffic has tremendously increased over the years, from 1,284 millions to 3,653 millions till 1990. These days even through high-speed trains it takes nearly three to four days to go from north to west or from east to west. Our country, India, which is supposed to be a welfare state has followed planned economy. When we started our Five Year Plans at the beginning of our Independence days, an era of passenger amenities was started so that wholesome and hygienic food, drinking water etc. could be provided en route to the passengers. Madam, prior to 1955-56, the entire catering services on the Indian railways used to be run by private caterers. The older Members must be remembering what kind of food used to be seved en route. It was really horrible. I still remember it. It was a small child at that time. In 1956, the then Railway Minister, Shri Lai Bahadur Shastriji,------ he was a great man; he was

one of our Prime Ministers also declared that passengers should be treated like human beings -and not like cattle as they were used during British regime. Madam, he took a bold decision to departmentalise the catering services. Accordingly catering was taken over from the monopoly houses. During the course of four decades several expert committees werr set up to examine the issue. Even late Mrs. Indira Gandhi appointed a committee and she concluded that railway catering should be departmentalised.

Base-kitchens till the time of Madhavrao Scindia were modernised with crores of rupees. With privatisation all these will go to the dogs.

Madam, Government rules stipulate that no contract can be given without Calling tenders. See what the Government is doing. Applications are being invited and a Committee is shortlisting all these applications and then they are awarding the contracts. I would like to cite an example here. What has happened to the Indrani Express? Indrani Express is one of the profit-making express trains which runs from Bombay to Pune. Yearly two crores of rupees of profit is being earned on catering services in that train. So without inviting any regular tenders, one fine morning the Government decided to privatise the catering services of Indrani Express and a private person was given the contract of catering services. Workers went to the Court with a caveat. Now I would like to quote here.— Madam, you are a lawyer—the decision of the Bombay High Court on 19th Februray, 1992:

> "It was contended that privatisation is a policy decision and that courts would not enter areas of policy decisions. When policy decisions have an impact on rights, even fundamental rights of citizens, such as those guaranteed under Articles 14 and 19, Courts have the power, and even the duty, to go into the grievances raised, in a more detailed and serious manner."

Now, the court also says "no regular selection procedure was undergone before the Ministry conferred the contract to the third respondent", who was a private party. The court also says "that would *prime facie* go counter to the well-settled principles laid down by the apex court in the matter of constitutional obligations. There was no indication whatsoever as to how the third respondent happens to be selected by the Ministry." It was absolute favouritism. The court says, "there is no indication why it was not left to the Railway Board to be done in accordance with the policy already enunciated or any other fair procedure." What did the court do? The court says, "in the above circumstances, we are clearly of the view that the interim order earlier passed shall continue till the final decision on the writ petition".

Madam, this one decision, this one case is sufficient to prove that in catering services a lot of malpractices and favouritism are going to take place. That

[Smt. Kamla Sinha] his why in the name of restructuring the Government has come out with this decision.

Madam, the Railway Minister, as a great gesture, has surrendered 10% of his salary as an austerity measure. This is just a symbolism. I would like to bring to your notice that in big cities like Bombay, Calcutta, etc., the Railways maintain VIP guest-houses. They spend a lot of money to maintain them. All the previous Railway Ministers, whenever they visited these cities, used to stay in these guest-houses. Now, what does the present Railway Minister do? When he went to Bombay he stayed in a five-star hotel, not in one of these guesthouses.He stayed in Santa Cruz and all the Railway officials had to run to him, that too, in their cars spending a lot of fuel and money. So, what kind of austerity measure is this? I would like to bring to your notice another point. The production units at Chittaranjan, Varanasi, and Perambur are being modernised with a loan from the World Bank and there is a condition attached to it that when they are modernised they will be handed over to private firms or owners. Now, we borrow money from the World Bank. We pay back the money to them. We pay the interest to them. Ultimately when the factories are modernised there is the order that they should be handed over to the private owners, either foreign or Indian. The present Railway Budget has increased passenger fares and freight rates. The present freight policy will discourage small traffic. Now, the policy says that the Railways would not carry a few wagons which are considered to be a small load. They want a big load, a full train-load of 50, 60 or 80 wagons. What will happen now? The small businessmen are being discouraged and only the big businessmen can take a full train-load of wagons. So, what will happen? This will lead to inflation because the small businessmen will transport or will be forced to transport their goods by road. Already small goods-sheds are closed down. Freight movement will go into the hands of big capitalists who will create an artifical scarcity and make profits out of it. This will be a big danger.

I would like to warn the Government against taking such a step. Then there is one more aspect. Madam, the increased road transportation will also cause environmental hazard. We are trying to copy the western countries in every aspect. I would like to say that in Europe and America the railway management and the railway trade unions are sitting together and discussing things together. They are motivating people, common people and the businessmen to try and bring the load back to the trains so that road transportation is lessened and environment is protected. But we are going on back-gear. The Railway Ministry also has decided to privatise the uneconomic railway lines of North-Eastern Zone and the North-Eastern Frontier Zone. We know that these areas are the most neglected part, the most undeveloped part of the country and also a very very sensitive part of the country. This type of gimmick would be very dangerous. I would like to warn the Government not to go with this programme. Moreover, the travelling public of this neglected region will be at the mercy of the private companies.

Madam, I come from Bihar. The Jamalpur Railway Workshop was started at the beginning of this century. It was one of the finest railway workshops in the Eastern Railways. The Railway Minister has suggested many things about renovations. But he has not said anything, not even a single word about renovating or modernising the Jamalpur Railway Workshop. I would like to know from the Railway Minister, what is the plan about the Jamalpur Railway Workshop.

Madam, many stalwarts have held the railway portfolio, like Shri Gulzari Lai Nanda, Shri Gopalaswamy Ayyagner, Shri Lai Bahadur Sastri, Shri Jagjiwan Ram, Shri Kamlapati Tripathi, Sardar Swaran Singh, Shri Madhu Dandavate. They were all men of vision, they had a vision of how the Indian people should be treated, common man should be treated. What kind of vision the present Railway Minister has? Does he treat the railway users, commuters as human beings? I don't think so. Otherwise he would not have proposed such measures as he has proposed. All these great men,

the visionary Railway Ministers praised the railwaymen, the railway workers for the sacrifices they made to run the railway system efficiently. Even Shri Madhavrao Scindia also did good work and his work was appreciated by Mr. George Femandes. Madam, I would appeal to the present Railway Minister not to create a history, not to go in a reverse gear. The Railways is a profit making industry. What are you giving the railwaymen, the railway workers? What are you giving them as a reward? 10 per cent reduction in the services! The Railways is going to retrench 10 per cent of its work force. That is the reward, that is the bonous you are giving to the railway workers who have been running the railway system so efficiently at the risk of their own lives. Madam, the Railways is the only one Government undertaking which is making profit. Nowhere in the world railways are making profits except in India and the Indian workers in turn are getting sacked. This is the reward you are giving them. So I am warning you not to do it; otherwise you will be in trouble because to run the railways you need men, you need efficient workers and you cannot just remove them with a stroke of your pen. So, Madam, I warn the Railway Minister to take back this retrograde orders and toe the path which was laid down by those great men whom I have mentioned earlier.

श्रीमती रत्न कुमारी: महोदया, रेल बजट 1992-93 का स्वागत है। देश के सामने जो परिस्थितियां हैं उन्हें देखते हुए यह एक उत्तम प्रयास है। रेल मंत्री जी को धन्यवाद। कर अधिकतर यातानुकूलित प्रथम श्रेणी, शयनयान, कुर्सीयान आदि पर ही लगाया गया है, भाड़े में वृद्धि भी अनिवार्य वस्तुओं को छोड़कर ही की गई है। सरकार को 1366 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा।

रेलवे में चल रही रेलवे कैटरिंग सेवा का निजीकरण किया जा रहा है यह भी एक अच्छा फैसला है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि रेलवे कैटरिंग बेरोजगार युवकों को एवं उनकी स्थापित कोआपरेटिव संस्थाओं को चलाने का मौका दिया जाये। कैटरिंग के क्षेत्र में किसी की मनोपली न रहे, इसका ध्यान रखा जाना चाहिये।

रेलवे के पास अपार भूमि पड़ी है विशेषकर रेल लाइनों के आसपास इसका कोई उपयोग नहीं हुआ। ऐसी भूमि को उपयोग में लाने के लिए सरकार को उचित कदम उठाने चाहिये। बड़े-बड़े स्टेशनों के पास जो भूमि है उसका प्रयोग होटल बना कर यात्रियों को सस्ता आवास तथा भोजन मुहैया कराया जा सकता है। इससे सरकार को आमदनी भी होगी। इन सम्भावनाओं का पता सरकार को लगाना चाहिये।

मध्यप्रदेश शासन के भेजे हुए कई प्रस्ताव भारत सरकार के विचाराधीन हैं। मेरा सरकार से अनुरोध है कि उन पर शीघ्र कार्यवाही की जाये। मैं अपने शहर की कुछ समस्याओं का उल्लेख करना चाहूंगी। जबलपुर मध्यप्रदेश का एक प्रमुख शहर है। यहां एक कन्टोन्मेन्ट है। रक्षा मंत्रालय की आर्डिनेन्स फैक्ट्री है।

जबलपुर से सीधे दिल्ली आने-जाने वाले यात्रियों की संख्या में लगातार बढ़ोतरी हो रही है। दिल्ली और जबलपुर के बीच चलने वाली सिर्फ एक महाकोशल एक्सप्रेस है। यह गाड़ी लगातार लेट रहती है। बीच के स्टेशनों पर घण्टों खड़ी रह कर अन्य ट्रेनों को निकालती है। इस प्रकार यात्रियों का समय बरबाद होता है। अक्सर इसके इंजिन बिगड़ते रहते हैं। वहां की जनता की मांग है कि देहली-जबलपुर मार्ग पर एक सुपरफास्ट सुविधाजनक रेलगाड़ी और चलाई जाये तथा वह इस प्रकार लेट न हो।

जबलपुर शहर से मेडिकल कालेज जाने के मार्ग पर एक ओवर हेड बनाया जाये। रेल फाटक बन्द होने पर वाहनों का तांता लग जाता है। कोई मरीज समय पर अस्पताल नहीं पहुंच पाता यह मांग पुरानी है इसे कार्यान्वित करें। मदनमहल, कछपुरा एवं आधारताल के स्टेशनों का विकास कराया जाए। मदन महल में काम चल रहा है परन्तु कछपुरा और आधारताल पर शीघ्र ध्यान देना आवश्यक है।

महोदया, मदन महल स्टेशन से कछपुरा की ओर अन्डरब्रिज का मार्ग संकरा है। इससे यातायात रुकने और दुर्घटना का अंदेशा रहता है। अन्डरब्रिज के बगल में एक मार्ग और बनाया जा रहा है। इसमें नगर निगम जबलपुर ने अपना वित्तीय हिस्सा रेलवे को दे दिया है। अब रेलवे इसे तुरंत पूरा बना दे। जबलपुर में एक छोटा सा औद्योगिक क्षेत्र है जो रिछाई ग्राम में स्थित है। यहां पहुंचने के लिये रेलवे लाइन क्रास करनी पड़ती है। यातायात में बड़ी कठिनाई होती है। यहां भी एक ओवरब्रिज बनाया जाए अथवा शोभापुर क्रासिंग पर ब्रिज बनाया जाए।

गुना इटावा रेल लाइन के संरक्षण में मालनपुर को सम्मिलित कर स्टेशन घोषित करने के प्रस्ताव पर शीघ्र निर्णय लिया जाये।

दिल्ली से राजहरा-जगदलपुर तक रेल लाइन का निर्माण शीघ्र किया जाये ताकि बस्तर जिले में उपलब्ध

[श्रीमती रत्न कुमारी]

खनिज सम्पदा का दोहन होने के साथ-साथ इस आदिवासी क्षेत्र का सही विकास हो सके।

मध्य प्रदेश राज्य को रेल परिवहन से कोयला ढुलाई हेतु वैगन का कोटा बढ़ाया जाये जिससे वहां स्थापित उद्योग इकाइयों को पर्याप्त मात्रा में कोयला मिल सके।

अभी कुछ दिन पूर्व एक समाचार आया था कि रेलवे अपनी सुविधानुसार भारत में चार जोन स्थापित कर रही है। एक जोन जबलपुर में होगा क्योंकि इस शहर में सभी अनुकूल साधन रेलवे को उपलब्ध हैं। मेरा रेलवे से अनुरोध है कि इस जोन को जबलपुर में ही स्थापित करें दूसरी जगह नहीं वहां की जनता इस प्रस्ताव पर विशेष ध्यान दे रही है।

पूर्व संसद सदस्यों को रेल पास की सुविधा प्रदान करने का प्रस्ताव रेल मंत्री जी ने किया है यह एक अच्छा कदम है। मेरा अनुरोध है कि इन पूर्व संसद सदस्यों को अपने साथ एक सहयोगी को भी यात्रा में रखने की सुविधा प्रदान की जाये क्योंकि ये पूर्व सांसद वृद्ध हैं।

बम्बई हावड़ा मेल एक पुरानी गाड़ी है और इसकी गति तथा प्रबन्ध की भी प्रशंसा की थी। अभी मुझे इस मेल द्वारा जबलपुर से कलकत्ता जाने का अवसर मिला। फर्स्ट क्लास के कूपे में मैं यात्रा कर रही थी। फर्स्ट क्लास का पुराना टूटा फूटा डिब्बा अंधेरा पड़ा था, बिजली के तार जहां-तहां लटक रहे थे। पंखा एक था दूसरा गायब था। गाड़ी 8-9 घंटे लेट चल रही थी। धनबाद से गाड़ी जब चली तो उस फर्स्ट क्लास के डिब्बे के चारों द्वार खुले पड़े थे। वहां न तो कोच अटेन्डेन्ट था और न कन्डक्टर। अंधेरे में कुछ दिखाई नहीं देता था। बड़ी भयावह स्थिति थी। मेरा रेल प्रबन्ध से अनुरोध है कि कन्डक्टर एवं अटैन्डेन्ट लोगों पर सख्ती बर्ती जाये। वे अपने डिब्बे को छोड़ कर भागते न फिरें और यात्रियों को सूचना दें। जहां तक रेल डिब्बों के रख-रखाव का भी प्रबन्ध करें। इतनी पुरानी और प्रशंसा प्राप्त बम्बई-हावड़ा मेल के समान रेलगाड़ी का ऐसा कुप्रबन्ध शोचनीय है।

महोदया, जम्मू तवी एक्सप्रेस जो जबलपुर से कटनी, सागर, बीना होते हुये दिल्ली पहुंचेगी उसे सुपर फास्ट ही रखा जाए। यह कब से प्रारंभ हो रही है?

महोदया, अभी मुझे कलकत्ता जाने का मौका मिला था। वहां मैंने देखा कि भूमिगत रेल के निर्माण में वहां पर सड़के खुदी पड़ी हैं और वहां आवागमन बहुत असुविधाजनक है। कलकत्ता जैसी महानगरी में जहां भीड़भाड़ रहती है वहां पर रास्तों की व्यवस्था बड़ी शोचनीय है। इससे कितने ही लोगों को कष्ट होता है। इसके प्रति भी तुरंत ध्यान दिया जाना चाहिए। महोदया, मैं आपको धन्यवाद देती हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO (Andhra Pradesh): Madam, Vice-Chairman, I rise to oppose the Budget proposals brought forward by the Railway Minister. This has been done not because of the poor performance of the Railways. They have been doing well, thanks to the 16 lakhs to 17 lakhs of people who are serving the Railways. They have unduly laid a burden of Rs. 1366 crores on the people. Secondly, they have been privatising so many sections of the Railways also and proposing certain measures in that direction. Thirdly, the treatment meted out to retrench the workers is merciless and inhuman. For these reasons, I oppose the proposals brought forward by this Government.

4 P.M.

The point is the freight charges have gone up like anything. They have gone up by 71 1/2% The railway fares have gone up by 20 to 50%. particularly those people who are living in areas surrounding cities and towns, those commuters, are charged more; their season ticket charges have gone up like anything. This is not at all warranted according to the profit and loss account drawn up. According to the accounts given here it is clear that the railways are able to do well, to function well, they are paying dividends, they are contributing to the General Fund and yet they are making a profit. And the Government takes credit for all these things. If that is so, how do you justify the hike in fares proposed here? There is absolutely no reason why it should be done. Even the most conservative newspaper, *The Hindu,* which was otherwise praising the Railway Ministry for its performance, has this to say, "It is not certainly fair to impose a burden of Rs. 1366 crores on people who have been living with uncontrolled inflation already." So, people are already burdened with so many things, high prices and other things. The administered prices have also gone up. On the top of those things you have added this burden of Rs. 1366 crores on the people. I don't understand this. Neither is the hike warranted nor is privatisation warranted. Railways is one of our oldest nationalised industries. Railways were working even under the British rule. Then the Government nationalised this industry. It has been

working well. The railways are paying dividends. They are contributing to the General Fund. They are making profits. Even then, what do you mean by privatising the whole thing? As my colleague, .honourable Kamlaji, has said, they have started the catering service. I know very well how the private people who were given the licence to sell food were serving us in the earlier period. After the railways have taken it over, there is some guarantee and that guarantee will also go now. Even in catering the railways are making a profit though they might be losing in one or two particular sections or divisions. Overall they are making a profit. When such is the case, instead of improving upon the existing arrangement, why do you resort to privatisation? It has come as a hysteria upon this Government—privatise everything. Even public sector undertakings are sought to be privatised. And the biggest of them which is making profit—not because it is sick; the railways have not been sick; they are making profits—is sought to be privatised. When the railways cannot be considered to be a sick industry, why should this also be given up? It has been doing a lot of service to the society. Since it was a nationalised industry, it was able to do it and we take pride in it.

When such is the position of the Railways, they have started privatizing one section after the other. Now, catering service they have started privatizing. They give tenders to somebody. So, corruption would increase like anything and the persons who serves our food in the trains would not be responsible and answerable to us and even if we make complaints, they would be going to the same people who are corrupted and bribed by them and who are given licences. So, our complaints also would not be valued much. All these things would be there. Therefore, we are in danger of losing the present amenities also so far as railway catering service is concerned.

Then, they are going to give certain slogans. On page 7 of the Railway Minister's speech, he has advocated these things. The slogans are: "Own Your Wagon", "Own Your Container". He has said that these schemes would soon be launched so that the captains of industry, trade and commerce can transport their goods more economically by availing themselves of attractive freight concessions. I think that, after some time, they would not hesitate to give the slogan "Own Your Engine"! Some Tatas would come and take over engines! Wagons would be taken over by these people now and engines later. Probably, passenger bogeys also would be taken over later. Like this, section by section they are going to privatize. What does it mean? It is the most irresponsbile proposal, according to me. This privatization is going to take us to hell. How can they serve the people? There also, by bribing people they can do anything they like—owing their wagons, putting them on the rails taking all the priorities to themselves!

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka) : You imagine something and start criticing it. You criticise what is there. You say that they will say later "Own Your Engine" and then start criticising it. You criticise what is there.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: All right. I need not go that far. "Own Your Wagons": What does it mean?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Yes. I will appreciate if you criticise the "Own Your Wagons" scheme. I will certainly appreciate your criticism. But you go further and say that it will be "Own Your Engine" and then you criticise it!... *(Interruptions)*...

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: Hanumanthappaji, the honourable Railway Minister is advancing to other sections also and that is why I am saying this. I am coming to that point also. Your motto is to privatize and to have more and more privatization. This is the motto of the Ministry and this is the motto of the Government. So, in order to do it they do not mind sacking even four-lakhs of workers, they are going to be retrenched"... *(Interruptions)*...

SHRI H. HANUMANTHAPPA: That is the mandate we have got from the people.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: Yes, in the name of the mandate and in the name of the ten per cent cut,

[Shri Moturu Hanumantha Rao] they are going to retrench four lakh workers. I am coming to para 14 on page 7 wherein the Minister has said that he intends setting up a committee of experts to make recommendations to bring about a change in management ethos so that rail transport becomes a way of business. We are now taking it up as business and we are not taking it up as social responsibility. The Government of India has so far undertaken it as a social responsibility to create proper travelling facilities for the public. He intends transferring it to a business concern.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: No, no. Not transferring it, but running it as a business. You kindly read it.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: Again, on the same page, in the last para, he says:

"The Zonal Railways would be treated as profit centres to generate surplus."

so, in order to generate surplus, they are creating private concerns. If he says, "Work more, function better, weed out corruption and earn more.", I can understand that. But trying to make it a business concern is something which I cannot appreciate. And to direct the zones to make more profit is something which I cannot understand. Do more social service, I can understand. That is not the slogan given here. So this is the position. This is a hysterical way of putting things. A mania is prevailing in the Ministry now. The mania is to privatise and give up public sector undertaking.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Because you have red glasses.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: And see that the whole thing goes to private owners- and private business—that is the directive given here. I am sorry, for this reason we cannot accept the proposals made here.

Coming to the next point, retrenchment, retrenched workers have been there and for long they have not been taken back. The railway unions have been pleading and in Parliament perhaps the entire House here as well as the other house have urged upon the Government to see that the retrenched workers are taken into service. For long they have suffered. At least now show mercy and see that they are taken into service. Even last time, on the same occasion when the Railway Budget was proposed, I was pleading with the Ministry to take back these retrenched staff. But they were saying that the Cabinet would discuss it and come to a favourable decision. Now the decision is not to take them at all.

AN HON. MEMBER: Retrench more!

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: Yes And those people would also not be taken. For six or seven years or more they have been suffering, their families have been suffering, and some of them have died. According to the hon. Railway Minister, 66 have died already and 349, according to him....

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MALLIKARJUN): Only 14 died and some superannuated.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: Thank you. three hundred and forty nine people are there still and they are waiting for reinstatement. They are not taken. They are not to be taken. Other means of satisfying them or giving them some remuneration or compensation are thought of. So this is a very unjust and inhuman way of considering the problem. They were retrenched for trade union activities. Trade unions are empowered to undertake -any strike. They had gone on strike. That was their crime. For that crime they were retrenched, and they are not taken at all. So I think this is very bad and the Government has to give a serious consideration in regard to taking them back.

In regard to other things like accidents, I am glad that some new schemes are put forward here like metre gauge being done away with or metre gauge being converted into broad gauge. It is a good idea. It should have been done long back. It is undertaken now.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: You criticize the raising of revenue but you apreciate conversion. Without raising the revenue how do you convert?

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: Why should they contribute so

much to the General Revenue? Why should they not use the fund they are contributing to the General Fund?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I accept. Agreed.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: There are so many ways of doing it. Apply your mind to it. You are going the wrong way. That is what I am suggesting.

Hon. Hanumantha Rao is trying to divert my attention. *(Interruptions)* In regard to the accidents, they have shown that improvement has been there, it is good. But, at the same time, accidents are taking place frequently. In our own South Central Railway, in recent months, four derailments had taken place. In three or four months, two derailments were there between Guntur and Secunderabad. Again, there had been derailments and failure of movements of super-fast trains on the main line itself. Near Bapatla, at Kadavakuduru, there was some derailment of the Kerala Express. Of course, many casualties were not there. But, all the same, this derailment had occurred, and it was finally said that it was due to the failure of the staff. It was not really the failure of the staff. I know many cases where the workers, the Railway Guards and these people have refused to take the trains unless certain safety measures are taken. They were objecting to take the trains where the running of the trains was not safe. They were also pointing out to the Authorities that they should raise the red flags in order to see that the trains are stopped on such occasions. But the workers were instructed not to raise any such banners. They were told, "don't do it; the trains would be delayed." So, these were the instructions issued by the officials. Ultimately, the responsibility is thrown on the shoulders of the workers because it is not officially given on paper, but they are orally told not to raise the banners. Such things are taking place. I know of one Guard who committed suicide. He refused to take the train because one wagon door itself was damaged. Seeing the damage to the door which was also kept open, he refused to take the wagon train. Then he was asked to go home, and he was suspended. Another Guard was sent. Facing this harassment from the officials, facing this conflict between his responsibility and officials' instructions, he committed suicide in May, 1991. so, this way, things are going on. And we will have to see that proper safety measures are taken. If such dutiful people complain about it, if they complain because of their duty and responsibility, they must be treated with regard and respect. Instead of doing it, they simply suspend them, and these things are happening. Another derailment, not derailment actually, but a calamity was being faced fey the Coramandal Express on 10th February near Bapatla. Fortunately, somehow, it was stopped. A metre-length of rail was broken to pieces, not because of any sabotage, but such faulty-rails were put there. They were not checked up properly. And the rail was broken. The Coramandal Express was to face this calamity. Fortunately, it escaped any calamity that way. Still, dangerous things are taking place like that, and we will have to see that such things are prevented.

[The Vice-Chairman (Shri Bhaskar Annaji Masodkar) in the Chair]

I am glad that basing Vijayawada, two super-express trains are now proposed between Madras and Vijayawada, and between Secunderabad and Vijayawada. These trains would be serving us well. But, at the same time, a long-standing demand has been there.

The twin cities of Secunderabad and Hyderabad must have a circular railway. It was there since 1978. The Andhra Pradesh State Government has been proposing it but that has not been taken up even till date. Both for the use of passengers and for movement of goods, the situation has become very troublesome because the city has grown and the private transport is not sufficient to cope with the demand. Even if private transport is increased, the roads cannot bear the burden. That is why, a circular railway has been suggested and it has been demanded by the State Government but that has not been considered by the Railway Ministry. It is very unfortunate.

In regard to West Bengal, so many ongoing projects are there. The Chief Minister himself was writing to the

[Shri .Bhaskar Annaji Masodkar] Railway Minister that sufficient funds should be provided in the present budget. I do not think any provision has been made. He has been writing to the hon. Prime Minister also about it and the same thing was communicated to the Railway Minister but they have not considered it in these proposals.

I think the railway Ministry has to think twice before finalising these proposals, particularly the burden of Rs. 1366 crores must not be imposed on the people. Railways have got enough funds even otherwise and they can make use of those funds for the general development, as an important daily like *The Hindu* has put it that already the people are overburdened and they are suffering because of high prices and uncontrolled inflation and they should not be burdened by the Railway department also. Let the Railways take pride in running it well. It is not a sick industry; it is doing well. So, do not privatise it and never should such a thought come to your mind. For other undertakings which are incurring huge losses, you can say as to how can you run (hem. But here it is not that case. Why is the Railway Ministry thinking on those lines? Of course, the Government of India has taken it as a major role to privatise but it should not be the case with the Railways.

Therefore I oppose the proposals made by the Railway Ministry. Thank you.

SHRI CHHOTUBHAI PATEL (Gujarat): Sir, I rise to support the Railway budget of 1992-93. Railways are one of the biggest media for communication and to carry people and also the goods and serve the nation. Here we have found that Railways are really aware of their duties and responsibilities and it is, one.. source by which our economy can gain momentum and which helps to fulfil our social obligation. We respect the Indian Railway. However, there is still room for improvement of services to be rendered to individual passengers. A lot has to be done towards improvement of railway stations, cleanliness and catering service.

We have to initiate a number of steps to plug leakage of revenue during transportation, that is, during movement of goods from one place to other. This will surely help the economy and also minimise damages and also minimise the claims from affected persons.

The Railway Ministry have to think in terms of rehabilitation and renovation of railway track and also conversion of meter guage into broad guage lines in tribal areas.

My humble suggestion for broad-guage line to be considered in the 8th Five Year Plan is from Bulsar in Gujarat to Nasik in Maharashtra.

This will help in the development of the tribal belt in both the States and will provide many opportunities to the people of the area. This is a very long-pending demand with the Central Government. I hope the hon. Minister would think in this direction and satisfy both the States.

The performance of the Railways is satisfactory when we see the data provided by the Minister. The growth of passenger traffic is 5 per cent. There is control on the working expenses. By putting in extra efforts, the earnings are increasing at a satisfactory level.

Keeping in view the demands and requirements, fifteen new trains are being introduced from 1st July, 1992. We are thankful to the hon. Minister for this. However, these are very less in number, considering the growing demand. The service improvement group is to be activised so that the local problems of each and every area could be attended to and resolved, to the greater satisfaction of the passengers.

In this connection, I demand here that computerised reservation system should be introduced at Surat, Gujarat. As you know, Surat is an industrial centre. This is a long-standing demand. It is high time computerised reservation system is introduced at Surat. This will be helpful to thousands of passengers of Gujarat and Maharashtra, Rajasthan, Madhya Pradesh, Andhra Pradesh, Kerala and Orissa too. In the Budget, there is an enormous hike in the suburban fares, between 6 and 62 percent. Upper class fares have been increased by 20 percent. The increase in the second class fares is between 11 and 17 per cent. It has been stated that the input cost of the Railways has gone up by eight times, but the

increase in the passenger fares has been less than four times in the last two decades.

Freight rates have been increased by 7.5 per cent. In the case of coal, it is 4 per cent. There is also a sizeable increase in the case of parcel rates, from 25 per cent to 50 per cent.

As a result of these increases, prices will go up and, consequently, inflation. Directly or indirectly, the middle class and lower class of the society will suffer. Their purchasing power will go down. Travel will become costly for the urban people and the common man. The items, for which the raw material is coal, will automatically become costly, as the cost of production will increase by 4 per cent.

The increase in the revenues will be helpful to the Railways and the elite sections of the society in one way or another.

The thrust given to guage conversion, electrification and technical upgradation will further improve the performance of the Railways in the days to come. Here, I would like to point out that a State like Gujarat has not at all been included for guage conversion. In the context of the critical economic situation, the hon. Minister has done his best to make the Railways more effective, productive and profitable in the days ahead. The performance of the Railways in the year 1991-92 is commendable particularly, when we see that the general industrial growth has declined.

I now come to some specific demands some specific problems, concerning my State, namely, Gujarat.

Gujarat is getting coal irregularly due to shortage of rakes. In the morning, during Question Hour, we discussed about model railway stations. Navsari and Porbunder are two international, historical places. Lakhs of tourists are coming each year, but there are no facilities, no amenities at both the stations of Navsari and Porbunder. Navsari city is a properous city, industrial and historical city. I must say that some amenities should be provided.

We wrote some letters relating to providing amenities at Navsari and Porbunder railway stations. I request the Minister, through you. Sir, to do something in this respect.

Then, Sir, there are 13 projects so far as Gujarat State is concerned. The Railway ministry has allotted only Rs. 2.51 crores.

सर, आप तो महाराष्ट्र से आते हैं और महाराष्ट्र तथा गुजरात से बहुत नाता है। सारे देश में वेस्टर्न रेलवे की ज्यादा आमदनी है। सब से ज्यादा पैसेंजर्स वेस्टर्न रेलवे पर यात्रा करते हैं। गुजरात ओपरैसड स्टेट है, सर, तो उसके बारे में जितनी स्कीम्ज़ हैं इनमें कम धनराशि अलाट की गई है। मैं आपके माध्यम से गुजारिश करूंगा कि इसके बारे में कुछ बढ़ोत्तरी की जाए। सर, कई सालों से हमारी अहमदाबाद डिवीज़न के बारे में जो मांगें हैं वे कई सालों से बेसिकली, सिद्धांत के तौर पर शुरूआत करने के बावजूद भी यह डिवीज़न अहमदाबाद का सैंक्शन नहीं किया है। सरकार ने और रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया है कि यह जैनुयन डिमांड है। उसके बावजूद भी हमें यह डिवीज़न नहीं मिल रहा है। मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करूंगा कि अहमदाबाद को डिवीज़न, हम जो 9 जोन्ज़ हैं, 10वें जोन की मांग नहीं कर रहे हैं जो आज सुबह बात हुई थी, तो अहमदाबाद की जो डिवीज़न की जो मांगें हैं वह पूरी करने के लिए मैं आपके माध्यम से गुजारिश करूंगा। इसके अलावा जो राजकोट-वीरावल में, अभी-अभी जो मैंने कहा वह गेज कन्वर्शन की बात जो मैंने कही है वह बहुत महत्वपूर्ण है, अहम बात है, तो इसके बारे में सरकार ने स्वीकार तो किया है, मगर इसमें धनराशि का कुछ प्रावधान नहीं किया गया है। इसके बाद सब से महत्वपूर्ण बात जो मैं समझता हूं कि इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट रैक्स जिसके बारे में चार-चार साल से मैं पार्लियामैंट में और बाहर भी यह बात करता रहा हूं इसके बिना वेस्टर्न रेलवे का डिवैलपमेंट होना मुश्किल है। सब से ज्यादा हिन्दुस्तान में ट्रैफिक वेस्टर्न रेलवे पर है और अहमदाबाद और बम्बई के बीच में सब से ज्यादा है। तो यह ई०एम०यू० रेक्स के बारे में जब माधव राव सिंधिया जी मिनिस्टर थे उस समय स्वीकार किया गया था, तो आपके माध्यम से मैं गुजारिश करूंगा कि फर्स्ट में वैराट टू बलसार, सैकंड बलसार टू बड़ोदा एंड दैन बड़ौदा टू अहमदाबाद, इसके मुताबिक यह लाईन को ई०एम०यू० रेक्स सुविधा दी जाए वरना नेशनल हाईवे नंबर एक में भी इतना दबाव है कि वहां रोड से जाना व सफर करना मुश्किल हो गया है। मुझे लगता है कि विश्व बैंक की सहायता लेकर भी ई०एम०यू० रेक्स का प्रोविज़न वेस्टर्न रेलवे पर करना अत्यन्त आवश्यक है।

[श्री छोटूभाई पटेल]

सर, बरूच एंड वाती हमारे हिन्दुस्तान में, एशिया में सबसे बड़ा इंडस्ट्रियल जोन है, फिर भी वहां के वर्कर्स को ट्रेन की जो सुविधा मिलनी चाहिए, वह कई सालों से हमारी मांग होने के बावजूद भी नहीं मिल रही है। हम कई सालों से ए०सी० एक्सप्रेस/सुपर एक्सप्रेस चला रहे हैं, इसमें मेरा विरोध नहीं है, मगर बेसिकली बात यह है कि देश में जो लोग प्रोडक्शन करते हैं, जो थर्ड और फोर्थ कैटेगरी के लोग हैं, उनको सुविधा देना अनिवार्य है। यह बेसिक बात है और इसे हमारी सरकार ने आजादी के बाद स्वीकार किया है, फिर भी उसके लिए जो फेसिलिटी मिलनी चाहिए, वह नहीं मिल रही है। इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय और सरकार से गुजारिश करूंगा कि बरूच और वाती के बीच में वर्कर्स के लिए एक ट्रेन की सुविधा दी जाये।

सर, मैंने बार-बार कुछ ट्रेन एक्स्टेंशन की बात कही है, 131-132 बरूच और वाती के बीच में जो ट्रेंस हैं, उनको एक्सटेंड करने के लिए मैं आपके माध्यम से गुजारिश करूंगा और दूसरे 437-438 सूरत टू वाती एक्सटेंड करने के लिए भी मंत्री जी से गुजारिश करूंगा।

सर, बलसार से नेक्स्ट स्टेशन डुंगरी आता है। गुजरात-क्वीन 9-10 डाउन-अप ट्रेन जो है, वह साउथ गुजरात के पैसेंजर्स को सुविधा देने के लिए चलती है और डुंगरी स्टेशन जियोग्राफिकली करीबन 8 किलोमीटर पड़ता है रेल से। सर, जहां के लोगों ने आजादी के टाइम में लाठियां और गोलियां खायीं थीं, जोकि एक कोस्टल एरिया है और एक लाख की तादाद है, फिर भी वहां के लोगों की एक छोटी सी बात को सरकार स्वीकार नहीं कर रही है। जनरल मैनेजर ने एक दिशा में इसको स्वीकार किया था, मगर मेरी मांग है कि उसको वहां दो दिशा में रुकवाया जाये क्योंकि जिसके लिए हम ट्रेन चला रहे हैं, जिसको हम अहमदाबाद ले जा रहे हैं, उसको हम सुविधा नहीं दे रहे हैं। उसके बाद नवसारी-बलसार के लिए जो इंदौर एक्सप्रेस है। नवसारी-बलसार एक छोटा सा ट्रेड सेंटर है जोकि इंदौर से जुड़ा हुआ है और बहुत से गुजराती लोग इंदौर में बसे हुए हैं, तो उसे डवलप करने के लिए, पैसेंजर्स को सुविधा देने के लिए इंदौर एक्सप्रेस 161-162 नवसारी और बलसार में रुकवाने के लिए मैं आपके माध्यम से सरकार से गुजारिश करूंगा।

सर, बलसार और नवसारी के बीच में एक बिल्लीमौरा जगह है जहां कि अंबिका रिवर बहती है, वहां 372 का एक छोटा सा ब्रिज है जोकि 59-68 में टूट गया था। उस ब्रिज नंबर 372 को क्रास करने में लोगों को सुविधा नहीं मिल रही है। इसलिए ब्रिज के साथ एडजोइनिंग चलने के लिए सुविधा देने से वहां जो एडजॉइनिंग विलेजर्स हैं, वह बिल्लीमौरा नहीं जा सकते हैं, अमलसार नहीं जा सकते हैं। इसके लिए ब्रिज में चलने की सुविधा देने के लिए मैं आपके माध्यम से गुजारिश करूंगा।

सर, अभी हमारे सामने वाले एक साथी ने वर्कर्स की छटनी के बारे में कहा है। इस बारे में मैं भी कहना चाहूंगा कि हमारे यहां हर साल 58 हजार वर्कर्स रिटायर होते हैं और 19 भर्ती बोर्ड्स के जरिए करीबन इतने ही हर साल लिए जाते हैं, मगर अभी रेलवे मंत्रालय ने इसमें 50 प्रतिशत कटौती करने के लिए कहा है।

इससे मुझे लगता है कि वर्कर्स के बारे में खूब दयनीय स्थिति आ जाएगी, हमारा अनएम्पलायमेंट बढ़ेगा। इसके बारे में गंभीरता से सोचने के लिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय से गुजारिश करूंगा।

सर, मैं कुछ लंबी-चौड़ी बात नहीं करना चाहूंगा और न किसी बड़ी फिगर में जाना चाहूंगा, मगर यह जो बजट है, इसे मैंने देखा है, इसमें जो प्रावधान है, इससे मानता हूं कि कुछ रूरल डवलपमेंट हो सकेगा, हमारे रूरल सेक्टर को भी बढ़ावा मिलेगा। इस प्रकार गरीबों की ओर जो सरकार की रहम नजर है, मुझे लगता है कि यह अच्छी बात है। फिर भी मैंने वर्कर्स के बारे में, एम्पलायमेंट के बारे में जो कुछ कहा है, उस पर सीरियसली सरकार को सोचने के लिए मैं फिर रिक्वेस्ट कर रहा हूं।

सर, मैं यह भी कहना चाहूंगा कि सारे देश में सात हजार हमारे रेलवे स्टेशन हैं। हमारे बापू जी, गांधी बापू को 6 अप्रैल को पकड़कर यहां से ले गई थी ब्रिटिश सरकार, वहां अब रेलवे स्टेशन हमारी सरकार ने मंजूर किया है। इसके लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करूंगा और धन्यवाद दूंगा हमारे यहां की प्रजा की ओर से सरकार को, वहीं प्लेटफार्म के बारे में, दूसरी जो सुविधाएं देनी हैं उनके बारे में और जो वहां ट्रेन रुकवानी हैं उनके बारे में आपके माध्यम से मैं रिक्वेस्ट करता हूं।

लास्ट में, सर, अभी तीन-चार दिन पहले जो कोचेज के बारे में बात हुई थी हाउस में इसके बारे में कहना चाहूंगा कि बड़ौदा के पास जो प्रतापनगर है वहां बहुत केपेसिटि है, कोचेज बनाने के लिए। आपकी कपूरथला में एक हजार कोचेज बनाने की केपेसिटि है, मगर वहां इतना प्रोडक्शन नहीं हो रहा है क्योंकि वहां कुछ ऐसी समस्याएं हैं, हम सभी जानते हैं कि क्या-क्या समस्याएं हैं? वहां पोटेंशियलिटि होने के बावजूद भी प्रोडक्शन नहीं हो रहा है। मैं आपके माध्यम से सरकार से गुजारिश करूंगा कि बड़ौदा के पास प्रतापनगर में, और बलसार में भी एक बड़ी वर्कशाप है वहां, कोचेज बनाने की पोटेंशियलिटि बहुत ज्यादा है तो वहां कोचेज बनाने की फैक्टरी लगाने पर सरकार विचार करे। धन्यवाद।

श्री राघवजी (मध्यप्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि मैं इस बजट

का समर्थन नहीं कर पा रहा हूं। लोकसभा के चुनाव के पूर्व राजीव कांग्रेस ने वादा किया था कि सौ दिन में महंगाई कम करेंगे और नरसिंहराव जी की सरकार का यह तरीका है कि भारी-भरकम रेल बजट पेश करके महंगाई कम की जाए।

महोदय, पहली बात, रेल यात्रियों और जनता के ऊपर 1366 करोड़ का अतिरिक्त बोझ डाला गया। इस बोझ के अंतर्गत यात्री किराया 6 परसेंट से 62 परसेंट तक बढ़ाया गया और माल-भाड़ा 10 परसेंट से भी ज्यादा बढ़ाया गया है। कहा तो गया है कि साढ़े सात परसेंट बढ़ाया है, लेकिन रिक्लासिफिकेशन के नाम पर भी बढ़ाया गया है इस प्रकार से कुल दस परसेंट से ऊपर माल-भाड़ा बढ़ा है।

महोदय, जब रेल चालू हुई थी तो लोगों ने स्वागत किया कि चलो, गरीबों के लिए एक सवारी मिली। लेकिन, अब ऐसा लग रहा है कि गरीब रेल में सवारी नहीं कर पा रहे है बल्कि रेल गरीबों पर सवारी कर रही है। रेल का पहिया चले जरूर, लेकिन कम से कम गरीबों की पीठ पर, गरीबों के पेट पर तो न चले। यह यात्री भाड़ा बढ़ा है, यह माल भाड़ा बढ़ा है, इसका बोझ किसके ऊपर पड़ रहा है, इससे तो ऐसा लग रहा है कि आम आदमी का, खाना-पीना तो ठीक है, चलना-फिरना भी दूभर है।

खाना-पीना इसलिए हराम हुआ कि रेल का भाड़ा बढ़ा है, माल-भाड़ा बढ़ा है, यहां तक कि दूध के भाड़े के बारे में असमंजस है कि उसका भाड़ा बढ़ा या घटा। आज के समाचार-पत्रों में यह समाचार प्रकाशित हुआ है कि एग्ज़म्शन की सूची में दूध नहीं है और अगर दूध एग्ज़म्शन की सूची में नहीं है तो इसका अर्थ यह है कि दूध पर भी भाड़ा बढ़ा है। तो अगर दूध पर भी भाड़ा बढ़ा हो तो गरीब आदमी का खाना-पीना तो बंद हुआ ही, चलना-फिरना इसलिए बंद हो गया कि यात्री किराया बढ़ा है, सीज़न टिकट बढ़े हैं। सीज़न टिकट किसको लेने पड़ते हैं? कर्मचारी को, जो एक स्थान से दूसरे स्थान पर नौकरी करने के लिए रोज जाता है, उसको 40 परसैंट से भी ज्यादा भुगतान करना पड़ेगा इस नये रेल बजट से। उसकी तनख्वाह तो वही रही लेकिन यह एक नया बोझ उस पर जारी हो गया। 1366 करोड़ का किराया बढ़ने के बाद भी हमको मिला क्या जरा इस पर विचार किया जाए। इतना बोझ बढ़ने के बावजूद भी नई रेलवे लाइन के निर्माण के लिए 1991-92 में 241.21 करोड़ रुपए का प्रावधान था जो 1992-93 में घटकर 136.04 करोड़ का रह गया है। दोहरी लाइन बिछाने पर 1991-92 में 269.46 करोड़ रुपए का प्रावधान था, अब वह घटकर 130.36 करोड़ रुपए का रह गया है। रेलवे रिसर्च पर 1991-92 में 7.31 करोड़ रुपए का प्रावधान था जो घटकर मात्र 5 करोड़ का रह गया है। स्टाफ क्वार्टर्स, जो बहुत जरूरी चीज है गरीब लोगों के आवास की व्यवस्था के लिए, यह 36.37 करोड़ से घटकर 25.3 करोड़ रह गया है। कर्मचारियों की सुविधाएं हैं, मान्यवर, इसमें 35.71 करोड़ 1991-92 में था, यह घटकर सिर्फ 20.01 करोड़ रह गया। तो 1366 करोड़ का अतिरिक्त बोझ डालने के बाद यह स्थिति है कि आज जरूरत की चीजों पर हम पीछे हट गए—नई रेलवे लाइन पर पीछे हट गए, दोहरी लाइन बिछाने में पीछे हट गए, स्टाफ वेलफेयर के मामले में पीछे हट गए। इसके साथ-साथ अभी माननीय सदस्य ने कहा कि भर्ती पर 50 प्रतिशत कटौती कर दी गई है। यह भर्ती नई भर्ती नहीं है, यह भर्ती वह भर्ती है जिसमें कि जो लोग रिटायर होते हैं उनके स्थान पर भर्ती की जाती है। अभी सारे रिक्रूटमेंट बोर्ड्स को रेल मंत्रालय की तरफ से यह निर्देश चले गए हैं कि जो भर्ती उन्होंने करनी है उसमें 50 प्रतिशत की कटौती कर दें। क्या यह उचित है? नया बोझ डालने के बाद भी यह कटौती क्यों?

मान्यवर, विद्युतिकरण के मामले में 675 किलोमीटर का विद्युतीकरण 1991-92 में हुआ, अब यह घटकर केवल 500 किलोमीटर पर रह गया है। यह स्थिति इस नए बजट से उत्पन्न हुई है। मान्यवर, दुर्घटनाओं की स्थिति क्या है? आज से 20 वर्ष पूर्व 1970-71 में रेल दुर्घटनाओं में मृत व्यक्तियों की संख्या केवल 27 थी, आज वह बढ़कर 220 हो गई है। हम आगे बढ़ रहे हैं या पीछे हट रहे हैं, इस बात से इसका अनुमान लगाया जा सकता है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में रेलवे के ऊपर 15.43 परसैंट खर्च किया जाता था जो कि 7वीं पंचवर्षीय योजना में घटकर 6.9 प्रतिशत रह गया है। इन सबसे भरी विचित्र बात जो है इस बजट के अंदर, इस बजट में तो ठीक है लेकिन 1990-91 का जो आलोचनात्मक पत्र प्रस्तुत किया गया है, उसमें केवल 1990-91 के डायाग्राम दिए गए हैं, 1992-93 के नहीं दिए लेकिन 1990-91 में विकास पर कितना खर्च किया है— केवल 2 प्रतिशत, जबकि मिसलेनियस व्यय 13 प्रतिशत है। तो क्या विकास हम कर पाएंगे यदि केवल 2 प्रतिशत पूरे रेल बजट का विकास पर खर्च हो रहा है? यदि केवल 2 प्रतिशत खर्च हो रहा है तो कहां नई रेलवे लाइनें डलेंगी, कहां दोहरीकरण होगा, कहां विद्युतिकरण होगा और कहां रेल सुविधाएं बढ़ेंगी?

मान्यवर, रेल किराया बढ़ाए बगैर भी रेल का प्रबंधन सुधारा जा सकता है, बजट संतुलित किया जा सकता है यदि फिजूलखर्ची पर रोक लगाएं, यदि चोरी पर रोक लगाएं।

पिछले कई वर्ष पहले एक सर्वे किया गया था। कई करोड़ रुपये सामान की चोरी केवल एक ही मुगलसराय रेलवे स्टेशन पर होती है। इस तरह पूरे हिंदुस्तान में कितनी चोरी होती होगी? अगर यह लीकेज रोका जाये

[श्री राघवजी]

तो बहुत बड़ा अंतर लाया जा सकता है। बगैर टिकट यात्रा पर रोक लगाने के लिये कोई ठोस कार्रवाई नहीं की जा रही है। रेलवे लाईंस के दोनों तरफ हजारों वर्ग किलोमीटर जमीन है। यदि इस जमीन का सदुपयोग किया जाये तो इससे आमदनी बढ़ायी जा सकती है। भ्रष्टाचार पर रोक लगाकर भी आमदनी को सुधारा जा सकता है। मान्यवर, उपनगरीय और गैर उपनगरीय रेल यात्रा, पार्सल लगेज आदि पर हानि का अनुमान 1992-93 के बजट में 1808 करोड़ रुपया है। क्या यह हानि जरूरी है? इस हानि को रोका जा सकता है। अगर प्रबंध सुधारा जाये तो यह हानि रुक सकती है। अगर कुशल हाथों में प्रबंध दिया जाये, तो भी यह हानि रुक सकती है और इसलिये इस हानि को रोकने के लिये कोई कारगर उपाय जरूर किया जाना चाहिये। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं:

रेलवे स्टेशनों पर आम आदमी की सुविधा के लिये उस स्थान, शहर की जो प्रसिद्ध वस्तुएं हैं, उसकी बिक्री का स्टाल उचित दाम पर लगाया जाये। जैसे, अगर आगरा का रेलवे स्टेशन है तो अच्छा पेठा, शुद्ध पेठा वहां सस्ते दाम पर एक अच्छी-बड़ी दुकान पर उपलब्ध हो। अगर कानपुर का रेलवे स्टेशन है तो चमड़े से बनी वस्तुएं वहां पर उपलब्ध करायी जाएं। ऐसे अनेक शहर, कई स्टेशंस कई मामलों में प्रसिद्ध हैं। यात्रीगण चलते-फिरते भी वह सामान खरीद सकते हैं। उन्हें वहां उतरने की या शहर में अंदर जाने की आवश्यकता नहीं होगी, यदि उन्हें छोटी-मोटी खरीद करनी है। तो यह मेरा सुझाव है कुछ सुधार करने के लिये।

श्रीमन् बड़े रेल अधिकारी जनप्रतिनिधि की उपेक्षा करते हैं। मैंने कभी यह नहीं पाया कि कोई डी०आर०एम० कभी यह सूचना भेजे कि आप निरीक्षण करने के लिये निकल रहे हैं और अगर कोई समस्या आये तो वह रख लें। इसलिये जितने भी डी०आर०एम० हैं, उन्हें यह पाबंद किया जाये कि वे साल में कम से कम दो बार जनप्रतिनिधियों, सांसदों और विधायकों से अवश्य मिलें ताकि क्षेत्र की समस्याओं के बारे में वे अवगत हो सकें।

श्रीमन्, यात्री डिब्बों का रखरखाव अत्यन्त ही खराब है। अभी कांग्रेसी माननीय सदस्या ने इस संबंध में काफी उल्लेख किया है। इतनी बुरी हालत है कि कहीं तो पंखे नहीं हैं, कहीं बिजली के बल्ब गायब हैं, कहीं सीट उधड़ी हुई पड़ हुई है, कहीं संडास के दरवाजे गायब हैं और कहीं न लगते हैं, न खुलते हैं। यदि प्रथम श्रेणी के डिब्बों की यह हालत है तो द्वितीय श्रेणी के डिब्बों की क्या हालत होगी, अनुमान कर सकते हैं? द्वितीय श्रेणी और खास तौर से जो पैसेंजर्स गाड़ियां हैं, उनकी हालत बहुत खराब है। सरदी के दिनों में पंखे बंद करना चाहें तो बंद नहीं होते और गरमी के दिनों में पंखे चालू करना चाहें तो चालू नहीं होते। एक्सपायरी डेट हो चुकी है उन डिब्बों की, फिर भी चल रहे हैं। बुरी हालत है उनकी। यह रखरखाव सुधारा जाना चाहिये। भारी-भरकम बोझ तो डाला जा रहा है। लेकिन इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

श्री राजीव गांधी कहा करते थे कि हम इक्कीसवीं सदी में ले जायेंगे। बीसवीं सदी में अन्य राष्ट्रों में चार सौ किलोमीटर की रफ्तार से चलने वाली ट्रेंस हैं। परन्तु हमारी ट्रेंस 100 किलोमीटर की रफ्तार से नहीं चल सकती। कहां रुकावट है? इस रुकावट को ठीक करके, ट्रेक सुधारना हो तो ट्रेक सुधारिये, डिब्बे सुधारना हो तो डिब्बे सुधारिये। रिसर्च करिये ठीक प्रकार से और ट्रेंस की कुछ तो गति बढ़ाइये। पिछले दो बजटों में मैंने देखा कि ट्रेंस की गति या रफ्तार में कहीं तेजी नहीं आयी। जो जिस रफ्तार से चल रही है उसी रफ्तार से चल रही है। ऐसा लगता है कि हम कोई आगे प्रगति कर ही नहीं रहे हैं। हमारी प्रगति शून्य पर आकर रुक गयी है और इसलिये इस दिशा में अवश्य प्रयास होना चाहिये।

श्रीमन् मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि जिस क्षेत्र के रेल मंत्री होते हैं उस क्षेत्र की तरफ उनका ध्यान, रुझान ज्यादा होता है। अभी 15-16 नयी रेलगाड़ियां चालू हुई। इसमें उत्तर भारत की केवल तीन हैं, उत्तर भारत और मध्य भारत मिलाकर के। बाकी 13 सभी मुख्यतः दक्षिण भारत की हैं। क्या ऐसा होना जरूरी है? यह संतुलित विकास नहीं है और इसलिये इस बात पर जरूर विचार किया जाये।

क्या ऐसा होना जरूरी है? यह संतुलित विकास नहीं है और इसलिए इस बात पर जरूर विचार किया जाए। श्रीमन, मध्य प्रदेश के साथ पिछले कई वर्षों से रेल मंत्रालय पक्षपातपूर्ण व्यवहार कर रहा है। मैं एक-दो उदाहरण आपके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूं। लोह अयस्क, ऑयरन-ओर, चूना आदि का भंडार है बस्तर, 90 प्रतिशत आदिवासियों का क्षेत्र है बस्तर पर फिर भी यह रेल सुविधाओं का मोहताज है। बस्तर में आदिवासी क्षेत्र का विकास कैसे हो? लगातार मांग हो रही है कि दिल्ली-राजाराव-राऊगाज नारायणपुर-कोंडा गांव-जगदलपुर होकर रेल लाइन बिछाई जाए। यह 234 किलोमीटर की लंबाई की रेल लाइन है और पिछले काफी समय से इसकी मांग हो रही है। यह पूरे आदिवासी क्षेत्र से गुजरती है। इस आदिवासी क्षेत्र में भरपूर ऑयरन-ओर, चूना है, भरपूर वन संपदा है और मैंने पहले भी निवेदन किया कि 90 प्रतिशत आदिवासियों की संख्या है लेकिन इसकी ओर आज तक ध्यान नहीं दिया गया और किस रफ्तार से यह मामला चल रहा है वह मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं।

महोदय, 1973-74 में इसका प्रथम सर्वेक्षण हुआ। फिर भी रेलवे ने कहा कि वन भूमि के उपयोग की हमें अनुमति दी जाए। राज्य शासन ने उनको अनुमति दे दी।

तो फिर कहा कि बदले में उतनी राजस्व भूमि पर वन लगाया जाए। अब राजस्व भूमि उतनी उपलब्ध नहीं थी तो फिर राज्य सरकार ने कहा कि हम ऐसे वन जो बिगड़ चुके हैं, जिनको बिगड़ा वन बोलते हैं, उससे दुगुने क्षेत्रफल पर हम वन लगाने के लिए तैयार हैं अपने खर्चे से तो इसके बाद फिर यह कहा गया कि वन्य प्राणियों पर यहां से रेल के गुजरने का क्या प्रभाव पड़ेगा, इसकी जांच कराई जाए। अब इसकी रिपोर्ट भी प्रस्तुत कर दी गई है। मध्य प्रदेश की विधानसभा ने सर्वसम्मति से चार महीने पहले यह प्रस्ताव पारित किया है कि दल्ली-राजारा से लेकर जगदलपुर की रेल लाइन बिछाई जाए। उसमें कांग्रेस के सभी सदस्यगण शामिल हैं, सारे राजनीतिक दल इसमें शामिल हैं पर इसके बावजूद भी इस पर आज तक कोई गौर नहीं हुआ है।

मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है, मंत्री जी ध्यान देकर सुन लें कि मैंने राज्यसभा में प्रश्न किया तो मुझे उत्तर यह मिलता है कि हमसे इस प्रकार की कोई मांग राज्य सरकार ने नहीं की है। मैं वह पत्र लाया हूं, मेरे पास वह पत्र है जिसमें मंत्री जी ने कहा है कि आपका यह पत्र प्राप्त हुआ और इसके बारे में यह कार्यवाही हो रही है लेकिन राज्यसभा में, इस सदन में मंत्री महोदय यह उत्तर देते हैं कि हमको इस प्रकार की कोई सूचना राज्य सरकार ने नहीं भेजी है। मेरा एक और प्रश्न था जिसमें मैंने यह कहा था कि विदिशा के लिए फुट ओवर ब्रिज कब प्रारंभ होगा। तो मुझे यह उत्तर मिला, रेल मंत्री ने इसी सदन में जवाब दिया कि 30 प्रतिशत कार्य पूरा हो चुका है जबकि उसका एक गड्ढा भी आज तक नहीं खुदा है। मैंने उनको पत्र लिखा कि आप यह उत्तर कैसे दे रहे हैं तो उन्होंने कहा कि हमने ठेकेदारों को भुगतान कर दिया है और काम चालू है। जब कि काम चालू नहीं है और कहा जा रहा है कि 30 प्रतिशत काम पूरा हो चुका है। क्या रेल मंत्रालय इसी प्रकार से कार्य करता रहेगा? क्या इसमें किसी प्रकार में कोई सुधार करने की गुंजाइश नहीं है या वास्तव में वह सुधार करने की इच्छा रखते हैं या नहीं?

अगर वे वास्तव में सुधार करने की इच्छा रखते हैं तो मैं रेल मंत्री से निवेदन करना चाहूंगा कि दोनों गड़बड़ियों की जांच कराएं कि किस अधिकारी ने लापरवाही बरती है और उसको सजा दिलाएं। इस सदन में इस प्रकार से गलत जानकारी दी जाती रहेगी तो वह कौन सा स्थान है जहां हमको सही जानकारी प्राप्त हो सकती है। मुझे लगता है कि कोई सही जानकारी प्राप्त करने का स्थान बचेगा ही नहीं। इसलिए मंत्री महोदय रेल मंत्रालय को इतना तो ठीक करें कि कम से कम इस सदन में जानकारी देते समय गंभीरता से मामले को लें। यह मेरा निवेदन है।

श्रीमन, अब मैं मध्य प्रदेश की एक दूसरी लाइन सतना-रीवा-बदवार-व्यहारी ब्राडगेज के बारे में निवेदन करना चाहता हूं। महोदय, दस वर्ष पूर्व राज्य शासन ने रेल मंत्रालय को पत्र लिखकर मांग की कि यह ९० किलोमीटर की लाइन बनाई जाए। इस पर कुल 40 करोड़ रुपया खर्च होना था। वह लाइन शुरू हुई लेकिन वह सतना-रीवा तक आकर अटक गई।

5.00 P.M.

वह व्योहारी तक नहीं जा रही है। वह एक पिछड़ा हुआ इलाका है। इस नाते से उस क्षेत्र के विकास के लिए उसे व्योहारी तक बढ़ाया जाए। सतना और रीवा में जो कार्य चल रहा है वह बहुत धीमी गति से चल रहा है। इसको बढ़ा कर शीघ्र व्योहारी तक ब्रॉड गेज बनाया जाए।

श्रीमन, ललितपुर, खजुराहो और सिंगरौली रेल लाइन के बारे में बहुत सालों से चर्चा हो रही है। मैं जब 1977 में लोक सभा का सदस्य था तो रेल मंत्रालय कहता था कि इसको सिद्धान्तरूप से स्वीकार कर चुके हैं। उसका सर्वेक्षण किया जा चुका है। लेकिन आज तक वह रेल लाइन बिछाने की दिशा में कोई कार्य नहीं हुआ है। संपूर्ण बुंदेलखंड और बघेलखंड का विकास इससे जुड़ा है।

श्रीमन, कोरबा रांची रेल लाइन के बारे में मैं निवेदन करना चाहता हूं। ये दोनों बहुत महत्वपूर्ण उद्योग नगर हैं और इनको जोड़ना बहुत जरूरी है। कोरबा से रांची और रांची से कोरबा को बहुत सारा कच्चा माल रेल से जाता है। लेकिन आज तक इनको जोड़ने के लिए रेल लाइन नहीं बनी। यदि आप पूरे भारतवर्ष का नकशा देखें तो उसमें आप पायेंगे कि सबसे कम घनी रेल लाइन यदि कहीं है तो वह मध्य प्रदेश है। मध्य प्रदेश के साथ सौतेला व्यवहार क्यों होता है? उत्तर प्रदेश में इतनी रेल लाइनें हैं कि वहां पर बिन्दु रखने की भी जगह नहीं है। लेकिन मध्य प्रदेश में खाली खाली सा लगता है। इसलिए देश के संतुलित विकास के लिए पूरे देश के अंदर रेल का जाल बिछाया जाना चाहिए।

महोदय, गोंदिया जबलपुर मीटर गेज को ब्रॉड गेज में बदलने की मांग बहुत लंबे समय से चली आ रही है। मेरा निवेदन है कि इसको तुरन्त बढ़ाया जाए। पर्रासिया--- छिंदवाड़ा जो कि कोयला उत्पादन का क्षेत्र है वहां पर थोड़ा सा टुकड़ा है लेकिन उसको आज तक ब्रॉड गेज में नहीं बदला गया है। कमलनाथ जी वहां का प्रतिनिधित्व करते हैं। पिछली बार भी करते थे और आज भी करते हैं। मेरा निवेदन है कि यदि इसका श्रेय कमलनाथ जी को भले ही मिले, लेकिन वहां ब्रॉड गेज की लाइन जरूर डाली जाए।

श्रीमन, इटारसी, नागपुर लाइन पर अनेक स्थानों पर दोहरी लाइन नहीं है और नतीजा यह होता है कि दिल्ली से मद्रास जाने वाली यात्री रेलें वहां पर बहुत धीमी हो जाती हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि यह महत्वपूर्ण भाग

[श्री रघवजी]

है। इसलिए इस पूरे भाग का तुरन्त दोहरीकरण किया जाए।

महोदय, रेल का दसवां जोन बनाने के बारे में मैं निवेदन करूंगा कि जितनी जल्दी इसे स्थापित किया जाए उतना ही अच्छा है। जबलपुर और बिलासपुर दोनों का दावा उचित है। दोनों में से एक का निर्णय करके जबलपुर या बिलासपुर में यह एक को दसवां जोन बनाया जाए और उनको उनका हक प्रदान किया जाए।

श्रीमन, मेरे कुछ अन्य सुझाव हैं। बंबई और लखनऊ के बीच में एक सुपर फासट ट्रेन पुष्पक एक्सप्रेस नाम से चलती है। भोपाल से बहुत लोग या तो लखनऊ जाते हैं या बंबई जाते हैं। लेकिन भोपाल में केवल दो या चार बर्थ सेकिंड स्लीपर का कोटा है-न दो-चार बर्थ से काम चलने वाला नहीं है। इसलिए मेरा निवेदन है कि भोपाल में एक पृथक बोगी इस सुपरफास्ट ट्रेन से जोड़ी जाए। एक पृथक बोगी जोड़ना संभव न हो तो कम से कम 50 बर्थ का प्रावधान बंबई और लखनऊ जाने वालों के लिए भोपाल से किया जाए।

क्षिप्रा ऐक्सप्रेस एक ऐसी ट्रेन है जो सारे तीर्थों को जोड़ती है। क्षिप्रा नदी, बेतवा नदी, गंगा नदी इन सब के तीर्थों को जोड़ते हुए यह बढ़ती है और एक बहुत महत्वपूर्ण ट्रेन है लेकिन यह सप्ताह में एक या दो बार चलती है। मेरी मांग है कि इस ट्रेन को प्रतिदिन कर दिया जाए ताकि तीर्थ यात्री इससे लाभ उठा सकें।

इसी प्रकार से इंटर सिटी एक्सप्रेस चलाने की बहुत समय से मांग चल रही है। मध्य प्रदेश बहुत बड़ा प्रदेश है एक स्थान से दूसरे स्थान जाने के लिए कभी कभी एक हजार किलोमीटर की यात्रा करनी पड़ती है। तब भी वह मध्य प्रदेश ही बना रहता है। इसलिए यदि इंटर सिटी ऐक्सप्रेस जो मध्य प्रदेश के किसी स्थान से शुरू होकर मध्य प्रदेश के किसी अन्य स्थान पर समाप्त हो सके तो इससे काफी सुविधा होगी। जैसे भोपाल इंदौर है।

ग्वालियर-रायपुर, ग्वालियर-जबलपुर, ग्वालियर-इन्दौर, इस प्रकार की इंटर-सिटी एक्सप्रेस जो तेज गति वाली हो, चलाई जाएं। इसके अतिरिक्त पूरे भारतवर्ष के लिए निवेदन है कि जहां-जहां प्रदेश की राजधानियां हैं, चाहे भोपाल हो, लखनऊ हो, पटना हो, बम्बई हो, गांधी नगर हो, इन स्थानों के आस-पास से यानी 70-80 किलोमीटर दूर से प्रतिदिन शटल ट्रेनें, फास्ट ट्रेनें चलाई जाएं क्योंकि लोग दूर रहते हैं और यहां राजधानी में काम करने आते हैं। ऐसी यात्रा करने वाले हर जगह 5-5, 10-10 हजार की संख्या में होते हैं। जब उनको इस तरह की ट्रेनें उपलब्ध नहीं होतीं तो चालू यात्री गाड़ियों में प्रवेश करते हैं इससे दूसरे यात्रियों को तकलीफ होती है। इसलिए इन स्थानों को जोड़ने वाली जो सुबह दस बजे तक पहुंचे ऐसी शटल ट्रेनें चलाई जाएं ताकि इन यात्रियों को इनसे लाभ पहुंचे।

कोयला वैगन की मध्य प्रदेश सरकार लम्बे समय से मांग कर रही है। मध्य प्रदेश के उद्योग कोयला पूरा न मिलने से बहुत घाटा उठा रहे हैं । जितने कोयला वैगन्स की मध्य प्रदेश सरकार ने मांग की है उसमें से कलकत्ता के रेल डायरेक्टर 50-60 परसेंट ही कोटा प्रदान करते हैं। और जितना कोटा मिलता है जब वह जोन में या डिवीजन में जाता है तो डिवीजन मैनेजर उतना भी उपलब्ध नहीं कराता। उस 50-60 परसेंट में से भी कटौती कर दी जाती है। नतीजा यह होता है कि जहां उद्योग में सौ वैगन की जरूरत है वहां पर 35-40 प्रतिशत वैगन भी नहीं पहुंच पाते। इससे उद्योग प्रभावित हो रहे हैं। इसलिए मेरा कहना है कि रेल वैगनों का कोटा बढ़ाया जाए।

इसी प्रकार से जहां-जहां अनाज की मंडियां हैं वहां पर भी दुर्दशा है। मंडियों से कहा जा रहा है कि आप 50-100 डिब्बे एक साथ मंगाइये। व्यापारी अलग-अलग हैं इतने डिब्बे कैसे मंगा सकते हैं। पहले जितनी उपलब्धता थी उससे बहुत कम उपलब्धता आज कर दी गई है। विदिशा अनाज की प्रमुख मंडी है, बासोदा अनाज की प्रमुख मंडी है। प्रतिदिन वहां पर 10 हजार क्विंटल अनाज आता है। उसको बाहर भेजने के लिए रेल वैगनों की जरूरत होती है। रेल वैगन उपलब्ध नहीं हो पाते इसके फलस्वरूप लोग ट्रकों पर निर्भर रहते हैं। जहां 25 रुपये का भाड़ा चुकाना पड़ता है वहां उन्हें 150 रुपये का भाड़ा चुकाना पड़ता है। कुल मिलाकर इसका खाद्यान्नों पर ही बोझ पड़ता है। खाद्यान्नों का बोझ आम उपभोक्ता पर ही पड़ता है। गेहूं है, चना है, ज्वार है, मक्का है, सोयाबीन है, इन सब का बोझ उपभोक्ताओं पर ही पड़ता है। इसलिए जहां पर खाद्यान्न की ढुलाई है वहां पर रेल मंत्रालय को विशेषरूप से ध्यान देने की जरूरत है। इस मांग को पूरा करने के लिए सरकार को तुरन्त कार्रवाई करनी चाहिए।

गुना-इटावा ब्रॉडगेज लाइन प्रस्तावित है। मध्य प्रदेश शासन ने मांग की थी कि मालनपुर भिंड जिले का एक स्थान है उसको औद्योगिक नगरी बनाया जाए। सारी सुविधाएं वहां उपलब्ध कराई गई हैं। इसलिए यह लाइन मालनपुर के पास से होकर निकले। प्रथम चरण में इसे मंजूर कर लिया गया था लेकिन दूसरे चरण में मालनपुर से 7 किलोमीटर दूर से लाइन निकाल दी गई। यह क्यों किया गया मेरी समझ में नहीं आया। मालनपुर के लिए बहुत से उद्योगपति हैं जिन्होंने वहां आने के लिए अपना मन बना लिया है। वहां पर वे अपने कारखाने स्थापित करने जा रहे है। लेकिन रेल

लाइन उपलब्ध नहीं होगी तो उनका करा-कराया खर्चा भी बेकार चला जायेगा। मेरा निवेदन है कि इस गुना-इटावा नई रेल लाइन जो ब्राडगेज लाइन है वह मालनपुर से होकर निकले। इस बात की चिंता रेल मंत्री जी करें।

इसी वर्ष में कुछ कार्य ऐसे अधूरे छोड़ दिये गये हैं जो थोड़ा खर्चा कर देने से पूरे किये जा सकते हैं। उदाहरण के लिए होशंगाबाद का नर्मदा पुल। इसकी दोहरी लाइन होनी है। इस पर काफी कुछ काम हो चुका है। केवल दो करोड़ की वजह से वह काम एक साल और आगे बढ़ जायेगा। मेरा निवेदन है कि इसी साल इस बजट में इसके लिए दो करोड़ और जोड़ दीजिए जिससे यह काम पूरा हो सके। दूसरा कुरवाई—कैथोरा इसके बीच में बीना नदी आती है। पुल बन गया है, लाइन बिछनी है, दोहरी लाइन होनी है लेकिन अगर इसके लिए एक करोड़ रुपया और मिल जाए तो यह भी काम पूरा हो सकता है।

इसलिए एक करोड़ रुपये इसी साल में उपलब्ध कराये जायें ताकि यह कार्य 1992-93 में पूरा कर दिया जाए। हबीबगंज कोचिंग टरमिनल है, भोपाल का सबर्ब है। इसके लिए इस वर्ष 5.21 करोड़ का प्रावधान है। केवल 91 लाख रुपये इसके लिए चाहियें। इसके अभाव में यह कार्य अधूरा रह जाएगा। इसलिए माननीय रेल मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि ये 91 लाख रुपये दे दिये जायें ताकि 1992-93 में यह पूरा हो सके।

आप जानते है कि नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर सभी यात्रियों को आना पड़ता है। देश और विदेश के लोग यहां पर आते हैं। लेकिन स्टेशन के बाहर आने पर क्या नजारा होता है, यह सभी जानते है। वहां पर सड़क इतनी संकरी है कि आये दिन दुर्घटनायें होती रहती हैं। गाड़ियों का निकलना मुश्किल होता है। मेरी समझ में नहीं आता कि आज तक इस ओर क्यों ध्यान नहीं दिया गया। नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के बाहर जो सड़क है उसको चौड़ा किया जाय। उसके लिए अगर जमीन एक्वायर करनी हो या मकानात एक्वायर करने हों तो वे किये जायें और सड़क को चौड़ा किया जाय ताकि यात्रियों को सुविधा हो सके।

मान्यवर, गांधीधाम और भुज के बीच में मीटर गेज लाइन है। भुज कच्छ की राजधानी है। कच्छ एक सीमावर्ती प्रदेश है और पाकिस्तान से लगा हुआ है। भुज कच्छ के बीच में है और एक लम्बे समय से और पिछले 15 वर्षों से इस बात की मांग की जा रही है कि 56 किलो मीटर का गांधीधाम और भुज के बीच में जो मीटर गेज लाइन है उसको ब्रोड गेज में परिवर्तित किया जाये, लेकिन आज तक इस ओर ध्यान नहीं दिया गया है। इसलिए मेरी मांग है कि इस 56 किलो मीटर लाइन को ब्रोड गेज में बदला जाये तो इससे काफी लाभ होगा, खासतौर पर कच्छ के सीमावर्ती क्षेत्र होने के कारण मिलिटरी के आने-जाने में सुविधा होगी और अन्य बातों के लिए भी यह उपयोगी सिद्ध होगी। गांधीधाम, मुद्रा, मांडवी और लखपत का सर्वेक्षण हो चुका है। यह कार्य जल्दी पूरा होना चाहिए। गुजरात के इस कच्छ प्रदेश में लिगनाइट के भंडारों का पता लगा है। यह भी सीमा क्षेत्र है और अभी हाल ही में सुथरी गांव का सर्वे किया गया तो पता चला कि वहां पर तेल और गैस के भंडार हैं, इस प्रकार का समाचार मिला है। इस स्थान पर नई रेल लाइन डाली जाये।

इसके अलावा कच्छ और बम्बई के बीच में एक सीधी यात्री ट्रेन है। हमारे कच्छ में जितने लोग हैं उतने ही कच्छ के लोग बम्बई में हैं। सिर्फ एक ट्रेन वहां के लिए चलती है। इसलिए मेरी मांग है कि बम्बई से गांधीधाम के बीच में एक ट्रेन के बजाय दो ट्रेनें कर दी जायें, लेकिन अगर दो ट्रेनें चलाना संभव न हो तो एक इंटर सिटी सुपर फास्ट एक्सप्रैस बड़ोदा से लेकर गांधीधाम तक चलाई जायें। अगर बड़ौदा से लेकर गांधीधाम तक सुपर फास्ट एक्सप्रैस ट्रेन चलाई जाएगी तो जो ट्रेन बम्बई से गांधीधाम तक चलती है उसका बोझ भी कम होगा और इससे यात्रियों को भी सुविधा मिलेगी।

अब मैं थोड़े से सुझाव अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में आपके समक्ष रखना चाहता हूं। मैं चाहता हूं कि विदिशा रेलवे स्टेशन पर रिटायरिंग रूम के दो सूट बनाये जाये। विदिशा पुरातत्व की दृष्टि से और पर्यटन की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण स्थान है। सांची जाने के लिए विदिशा स्टेशन का उपयोग होता है। उदयगिरि की गुफायें भी विदिशा में ही है। उदेश्वर का प्रसिद्ध मंदिर भी विदिशा जिले में है और ग्यालपुरा का मंदिर भी विदिशा जिले में है। अभी अभी आर्किओलौजी विभाग की खोज से एक भव्य मंदिर वहां प्रकट हुआ है। इन सब की दृष्टि से विदिशा में यात्रियों के ठहरने की व्यवस्था के लिए रिटायरिंग रूम के दो सूट होने चाहिएं। विदिशा रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म नं॰ 2 और 3 पर शेड बहुत छोटा है। उस शेड का विस्तार किया जाये। इसी प्रकार से फुट ब्रिज के बारे में मैं जरूर निवेदन करना चाहता हूं। रेल लाइन विदिशा के बीचों बीच से निकल रहा है। एक तिहाई शहर एक तरफ है और दो तिहाई शहर दूसरी तरफ है। इसलिए एक ऐसा फुट ब्रिज बनाया जाय जो एक भाग को दूसरे भाग से जोड़े। इस संबंध में बड़े लम्बे समय से मांग की जा रही है। इस संबंध में यह बताया गया कि 30 प्रतिशत काम पूरा हो चुका है, लेकिन अभी यह स्थिति है कि एक पैसे का भी काम नही हुआ है। अगर पहले वाला ठेकेदार भाग गया है तो दूसरे ठेकेदार से इस काम को जल्द पूरा किया जाय। यह बहुत आवश्यक है। इसकी दूसरी तरफ इंजीनियरिंग कालेज है, पोलिटेक्निक कालेज है, कोर्ट और कचहरी है और जिलाध्यक्ष का कार्यालय है। वहां पर कई शैक्षणिक

[श्री राघवजी]

संस्थायें हैं, और औद्योगिक क्षेत्र भी इस तरफ हैं, इसलिये इसकी बहुत आवश्यकता है। इसलिये मेरा निवेदन है कि इसको पूरा किया जाय।

विदिशा रेलवे स्टेशन पर आंध्र प्रदेश, गोवा एक्सप्रेस का स्टापेज किया जाये। यह करना कोई कठिनाई नहीं है। छोटे छोटे स्थानों पर भी यह गाड़ी रुकती है। इसलिये इसे यहां भी रोका जा सकता है। भोपाल और दिल्ली के बीच में सांची एक अंतरराष्ट्रीय महत्व का स्थान है और भोपाल और दिल्ली की बीच में शताब्दी एकसप्रेस चलती है। इसलिये इस शताब्दी एक्सप्रेस में प्रथम श्रेणी या ए०सी० के यात्रियों के निवेदन पर सांची में इसके रुकने की व्यवस्था की जाय क्योंकि यह ट्रेन सांची से ही गुजरती है। अगर उनकी मांग पर यहां पर स्टापेज किया जाये तो इससे बड़ा लाभ होगा क्योंकि चीन, जर्मनी और जापान के काफी यात्री सांची देखने के लिये आते हैं। विदिशा जिले के गंजबासोद स्थान पर छत्तीसगढ़ का स्टापेज किया जाय। विदिशा और बासोद इन दोनों स्थानों पर टिकट विंडो पर भारी भीड़ रहती है, इससे यात्री आसानी से टिकट नहीं खरीद पाते हैं। इसलिये इन दोनों स्थानों पर दो-दो बुकिंग विंडो स्थापित की जाये ताकि यात्री ठीक तरह से टिकट खरीद सकें।

महोदय, विदिशा में कोई इन्क्वायरी आफिस नहीं है जब कि नगर में दो हजार टेलीफोन है। इसलिये विदिशा रेलवे स्टेशन पर इन्क्वायरी आफिस खोला जाये। विदिशा रेलवे स्टेशन पर पीने के लिये नदी का पानी मिलता है लेकिन यह फिल्टर करके नहीं दिया जाता है। इसलिये उस पानी को फिल्टर करने के पश्चात देने की व्यवस्था की जाये। जो वेटिंग रूम विदिशा में है उसके पास ही सुलभ शौचालय की व्यवस्था की जाय ताकि यात्रियों को सुविधा हो सके।

महोदय, मालवा एक्सप्रेस इंदौर और दिल्ली के बीच में चलती है। पहले तो इसे सुपर फास्ट एक्सप्रेस कहा जाता था। लेकिन इसका रनिंग टाइम बहुत अधिक है। भोपाल से यहां आने में इससे 13 घंटे लग जाते हैं जब कि बाकी ट्रेनों में 8-8, 9-9 घंटे लगते हैं। इसको क्यों नहीं सुधारा जा सकता है। क्योंकि यह एक बहुत उपयोगी ट्रेन है इसलिये इसके रनिंग टाइम को कम किया जाये।

महोदय, बीना एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है और यहां पर मालवा एक्सप्रेस जो खड़ी होती है तो उसके डिब्बे प्लेटफार्म के नीचे चले जाते हैं। प्रथम श्रेणी, ए०सी० और उसके बाद एक सैकंड क्लास जो डिब्बा होता है उसके यात्रियों को बहुत कठिनाई होती हैं। जो महिलायें होती है तो उनकी और भी कठिनाई बढ़ जाती है। इसलिये इस प्लेटफार्म का विस्तार किया जाये।

महोदय, जो इटारसी बीना एक्सप्रेस चलती है, यह फास्ट पैसेंजर ट्रेन है, बहुत उपयोगी है। यह मध्य प्रदेश के बीच के सारे भाग को कवर करती है। इसे इटारसी बीना सरकुलर ट्रेन कर दिया जाये। इटारसी से इटारसी इसे कर दिया जाये इसमें बीना से इटारसी की यात्रा करने के लिये सौ-डेढ़ सौ किलोमीटर का रास्ता उसको और तय करना पड़ेगा। यह सरकुलर ट्रेन एक इधर से चले और दूसरी उधर से चले। अगर इस तरह की व्यवस्था की जायेगी तो इसका बड़ा लाभ होगा। इसलिये मेरा निवेदन है कि इसके सरकुलर ट्रेन की व्यवस्था की जाये।

श्रीमन्, इन शब्दों के साथ मैं फिर से एक बार मंत्री महोदय को याद दिलाना चाहता हूं कि जिन प्रश्नों के उत्तर गलत दिये गये है, मैंने जिन दो प्रश्नों का उल्लेख किया है, वे उनकी जांच करायें और दोषी अधिकारियों को दंडित करें। इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट का विरोध करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने जो मुझे समय दिया इसके लिये बहुत बहुत धन्यवाद।

DR. NARREDDY THULASI REDDY (Andhra Pradesh): Sir, at the outset I would like to say that I was deeply disappointed by the Railway Budget for the year 1992-93. Of course, there are many reasons for my disappointment. But the first and the foremost point for my disappointment is the total neglect or the fact that the Budget has totally ignored the double-line work between Renugunta and Guntakal in South-Central Railway in Andhra 'Pradesh. This section of Renugunta and Guntakal rail-line connects the two metropolitan cities, Madras and Bombay and hence the passenger traffic here is very heavy. Not only that, Renugunta is adjecent to Tirupati which is a famous piligrimage centre and is the abode of Lord Venkateshwara.

So, the traffic is very heavy in that area. And recently, the goods traffic has increased several times there. This is due to the transportation of iron-ore from Bellary, Hospet and Ranjitpura to Madras. The other reason for the increase in the goods traffic is the location of three cement factories at Yerraguntla in Cuddapah district. Also, the Rayalaseema Thermal Power Plant is situated at Muddanur. Because of these factors, the goods traffic has increased several fold in that section. As a result, most of the passenger trains have been cancelled to facilitate the goods traffic as the Railways can get more income from the goods traffic. That is why they have

cancelled some of the passenger trains, especially, the Janata Express which had been running between Madras and Bombay for the last 35 years. The people of that area are facing several problems because of this. I had made representations several times to various Governments. Finally, Shri Janeshwar Mishra, the then Railway Minister in the Chandra Shekhar Government appreciated the gravity of the situation and he promised that the double-lining work between Renugunta and Guntakal to a distance of 308 kms. would be included in the Eighth Five Year Plan. The work has already started and the patch-work in the last 20 years was to a distance of 114 kms. That is, only one-third of the total work has been done and remaining two-thirds is still pending. Shri Janeshwar Mishra then promised that the patch-work between Rayalcheruvu and Jutunu to the extent of 11.93 kms., komali and Regadipalli to the extent of 25.62 kms. Yerraguntla and Cuddapah to the extent of 39 kms., Bhakarapet and Nandalur to the extent of 23.06 kms.—totally to the extent of 17 kms.—would bee done during the Eighth Plan period and the remaining work would be taken up in the subsequent years depending on the availability of funds. He wrote a letter to me on 25th February, 1991. I felt very happy on receiving that letter. But the Government fell and the Congress Government came into power. I thought that the present Government would give due respect, regard and value to the decisions taken by the previous Government. Not only the Prime Minister belongs to the State of Andhra Pradesh, but the Minister of State for Railways also belongs to that State. So, I thought that this double-lining project would definitely be taken up in the Eighth Five Year Plan and, especially, in the year 1992-93. But. to my surprise, I found no place for it in the Budget for the year 1992-93. So, I once again request the hon. Minister to take up this matter seriously.

The second reasons for my disappointment is ignoring the formation of a new broad-gauge line between Yerraguntla and Kumool via Nandyala- in the State of Andhra Pradesh. This idea to construct a broad-gauge line between Yerraguntla and Kumool via Nandyala in the Rayalaseemap area of Andhra Pradesh took its birth in the British regime itself. After several representations, the South-Central Railway submitted a report to the Government in the year 1984 to take up this work. But, unfortunately, no Government took up this work. Rayalasemma is one of the most backward areas in the entire country. If you see the railway map of India, we can clearly see that some of the States like Punjab, Haryana, Uttar Pradesh, Bihar, West Bengal, Gujarat, Madras and Kerala have well developed network.

If we see the railway map of India we find some States have a well-developed railway network and some States have a very poorly developed railway network. The States which are neglected are Andhra Pradesh, Orissa, Karnataka, some parts of Maharashtra, majority of Madhya Pradesh, Jammu and Kashmir and the north-eastern States. It is clearly seen there is unequal development...

SHRI MENTAY PADMANABHAM (Andhra Pradesh): We are compensated by our Minister from Andhra Pradesh. Even though we don't have railway lines, we have a Minister from Andhra Pradesh.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): They want railway lines, not a Minister.

PROF. SAURIN BHATTACHARYA (West Bengal): Though his party is a partner in our National Front, he is not referring to West Bengal as a neglected one. West Bengal also is a neglected State.

SHRI M. VINCENT (Tamil Nadu) : The most neglected State is Tamil Nadu.

DR. NARREDDY THULASI REDDY: As far as Andhra Pradesh is concerned, almost all the lines were constructed during the British time, before our independence. The line between Nadikude-Bibinagar is the only line Andhra Pradesh got after independence. So Andhra Pradesh has been the most neglected after independence, while constructing new lines more weightage should be given to those States which were neglected so far. If we take that as a criterion, then definitely the Erraguntla-Nandyal-

[Dr. Narreddy Thulasi Reddy] Kumool line should be taken up immediately. Not only that. Nandyal is the headquarters of the Prime Minister's constituency. That will come in the centre of the section erraguntla-Kumnol; Nandyal is the middle point. By taking these two points into consideration I thought this would be taken up in the 1992-93. But to my utter disappointment that has not been included.

The third point of my disappointment is not introducing a Tirupati-Bombay express train. I said earlier that because of the increase in the goods traffic between Madras and Bombay some of the passenger trains have been cancelled, especially the Janata Express which was running between Madras and Bombay for the last 35 years. That has been cancelled tlyee years back. That Janata Express was very useful for passengers and pilgrims going to Tirupati. Not only that. It was highly useful for small farmers and marginal farmers who used to take their agricultural produce, their perishable produce, to the markets of Madras and Bombay. That was very useful to the people of Rayalaseema area. Unfortunately that express train has been cancelled on the pretext that a superfast train would be introduced between Madras and Bombay. Since then the people and the representatives of the people have represented the matter several times; several *dharnas* have been staged. But the successive Governments have not cared. Finally we said, if you are unable to restore the Madras-Bombay Janata Express, you at least, introduce a train between Tirupati and Bombay, because between Madras and Tirupati there are some trains; please introduce an express train from Tirupati to Bombay and link it with Tirupati-Madras so that some purpose will be served. We demanded, you at least introduce a Tirupati-Bombay express. But the train demanded by us has not been introduced in the 1992-93 Budget. This is also one of the reasons for my disappointment.

Now coming to the general picture, the additional burden imposed by the 1992-93 Budget is Rs. 1336 crores and most of this burden will fall on the common man.

So, already the common man, the ordinary man, is reeling under so many problems because of the price rise, he is facing the problem of bus fare increase and other increases. Now, this is an additional burden on him. Not only that. In the current Railway Budget, they have increased the passenger fare. In the case of A/C and First Classes they have increased it by 20 per cent and in the case of the Second Class, they have not mentioned the percentage, but they have stated that the increase will be so much between two places. If we calculate, the total will come to almost 15 percent so far as incease is concerned. So, they have cleverly avoided mentioning it.

Then again, sir, the earlier Railway Budget was presented in June 1991 and now we have this Budget. The gap between the last Budget and the Present one is only 7-1/2 months. If we take both the Budgets together into account, because both have come in the same year, that is, within 7-1/2 months, the increase comes to 35 percent or so. Last year, it was increased from 15 to 20 percent and now it is being increased by 15 per cent. This is so far as passengerfare increase is concerned, let us take the case of freight now. earlier, it was increased by ten per cent and now, after 7-1/2 months, it has been increased by another 7-1/2 per cent. So, the total increase comes to 17-1/2 per cent. We have to take increases in both the Budgets into account in order to get a realistic picture. Within 7-1/2 months, passenger fare has gone up by 30 to 35 per cent and freight rate has gone up by 17-1/2 per cent.

Now, I come to the question of luggage. Even before this Budget was presented in February, in the month of January itself, they increased the luggage charges by 30 per cent and, in the present Budget, the minimum charges in respect of parcels and luggage have been increased from Rs. 17/- to Rs.30/-. So, the total comes to more than 75 per cent by way of increase.

I now come to the question of punctuality. On punctuality, it is better to say the least. Everyday, in the morning, we see on the TV and hear on the radio the timings of the trains and they announce that such and such train is coming late by two hours or four hours

or six hours or eight hours, sometimes trains are cancelled also. This has become a regular feature, not only with this Government, but also with each successive Government. This has become the common feature.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): So, they are punctual in this!

DR. NARREDDY THULASI REDDY: The problem arises in the case of long-distance trains. The Government should take proper steps to run the trains punctually, especially the long-distance trains. All the trains should be run on scheduled time.

For the South-Central Railway, the year 1990-91 was the silver Jubilee Year. This is as far as the Railways are concerned, but, as far as the passengers are concerned, it was a year of accidents. In 1990, the number of accidents was 12 while, in 1991, the number was 21, almost double. It is because of old bridges, old railway lines, old signalling system, negligence of staff and such other factors. In the year 1990-91, in the South-Central Railway itself, 28 people died and 200 people were injured in railway accidents.

The Narasapur train accident was because of the negligence of the staff. The Express train hit a goods train. In that accident 11 people died and 86 people were injured. In the Repalle-Secunderabad train accident 3 people died and 34 were injured. So not only in the South Central zone, but the same thing is there in all the zones. So the Government should take proper steps regarding the safety measures.

Then, coming to the food supplied in the Railways, Sir, they have increased the cost of meals from Rs. 10 to Rs. 12, of filtered coffee from Rs. 1.25 to Rs. 2, of tea from Re. 1 to Re. 1.50 So...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): Coffee rate has been increased, notwithstanding Mr. Mallikarjun being here.

DR. NARREDDY THULASI REDDY: They have increased the rates of so many things unusually.

Then, Sir, regarding the cancellation of certain trains by the South Central Railways, two months back they cancelled 30 to 40 trains on the pretext of saving some diesel. This has created problems for passengers. Some of the trains have recently been restored. I would request the Railway Minister to restore all the trains which were cancelled by the South Central Railway.

Then, Sir, there are nearly 16 lakhs employees working in the Railway department. In the present Railway Budget these 16 people have been totally neglected in the matter of staff quarters, educational and medical facilities for their children and other welfare measures. These are totally neglected in the present Railway Budget.

Then, Sir, regarding misappropriation of funds and regarding ticketless travel, the Railways have, taken several steps. Every year Rs. 2000 crores are misappropriated. So if, proper steps are taken, the Government need not increase the railway fares as well as freight rates. Therefore, the Government should take proper steps in this direction.

Sir, regarding the recruitment, recently it was told that the Government has decided to slash fresh recruitment by over 20,000 employees every year during the Eighth Year Plan. That means, it will be 1 lakh employees in the Eighth Year Plan, that is, 50 per cent cut. Already since 1988 there is no recruitment in the Railways. There is no fresh recruitment. Only vacancies are filled up. Even a decision has been taken not to fill up those vacancies. So what is the ultimate effect? Not only this. The Railways propose to surrender a number of posts at various levels. These two things will lead to over workload and inefficiency.

Finally, already there are many accidents. So by this over workload and inefficiency again there will be an increase in the number of accidents.

Then, Sir, the next point is the slump in the real improvement in the Railways. Sir, after independence, if we see, no doubt there is an improvement in the railway network. But if we see the real effect, there is a slump in the improvement. Sir, the share of the Railways in the total passenger traffic was 74 per cent in 1950-51.

[Dr. Natreddy Thulasi Reddy]

Now it is only 23 per cent. In 1950-51, the total passenger traffic was 74 per cent. Now it is only 23 per cent. Then, coming to freight, it was 89 per cent in the year 1950-51, and it is 46 per cent now. so, everybody says that there is vast improvement in the railway network. Successive Governments and the railway officials say .that we have improved. But, actually if we see the real statistics, we find that there is no improvement. Actually, there is a slump in the railway improvement. This is due to the complacency of the Railways in the matter of improvement of customer services, over-crowding in the ordinary passenger trains, poor sanitation facilities, widespread corruption, red-tapism and long delay in the settlement of claims, these are all long delays in the settlement of claims. These are all the factors contributing to the slump in the passenger traffic as well as freight traffic.

Then, Sir, regarding wagons, there is a shortage. The demand for coal and production of coal are galloping at the rate of 7 per cent, and the Railways are expanding their wagon capacity by 4.5 per cent. That was till yesterday. But, in 1992-93 Budget, the Government has decided not to produce new wagons in the Railway sector. They want to give it to private sector. Whatever it may be, either the private or the Government sector, more wagons should be manufactured so that they can meet the demand.

Then, Sir, regarding high speed trains, in developed countries, high speed trains running at 300 to 400 KMs per hour are operating. So, on an experimental basis, at least, in our country also, a beginning should be made. to operate high speed trains. Then, Sir, we have to learn something from the Chinese Railways. Though the Chinese railways occupy the 5th position in size, in the combined passenger and freight traffic, they occupyes the second position in the world. In asset utilisation, the Chinese Railways are the best in the world. Even though their technology is very low, their assets' utilisation is the best one. Their freight rates and fares are low. What are the reasons? The reasons are that the Chinese people put emphasis on planning and scientific research. Not only that. Their commitement is the key factor for their success. So, we have to learn something from the Chinese Railways.

Sir, so far, I have criticised. There are some things, no doubt, to be complimented also.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): Good. That is the real criticism.

DR. NARREDDY THULASI REDDY: I want to compliment specially the electrification of Renigunta-Guntakal broadgauge section. So far, I have criticised them for not including the doubling work between Renigunta and Guntakal. But they have taken up the electrification work. So, I am complimenting them for that. Not only that. I am also complimenting them for taking up Vijayawada-Visakhapathnam electrification work. But the problem here is that for Renigunta-Guntakal electrification, the total cost is Rs. 161 crores.

But the allotment for the year 1992-93 is only Rs. 3.5 crores. Against the total cost of Rs. 161 crores, amount allocated is Rs. 3.5 crores. Then regarding Vijayawada-Visakhapatnam electrification, the total cost is Rs. 196 crores and the allotment is Rs. 4 crores. I request the hon. Railway Minister to allot more funds so that these works can be completed in the 9th Plan.

I also compliment him for introducing a new train between Hyderabad and Vijayawada, Vijayawada and Madras and Bangalore and Tirupati. In this 1992-93 budget, they have promised to introduce Rajdhani Express train between New Delhi and Secunderabad once a week. I request the hon. Railway Minister to make it twice a week.

Even though I criticised the budget, I request the Railway Minister to take my criticism as suggestions and I request him to make all efforts for doubling the track between Renugunta and Guntakal and the formation of a new railway line between yerraguntla and Nandyal which is also the constituency of the Prime Minister. I also suggest introduction of a new Express train between Tirupati and Bombay and if possible,'please restore

Janata Express between Madras and Bombay.

With these observations, I conclude. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): Let us hear Prof. Bhattacharya. You were saying something about Bengal.

PROF. SAURIN BHATTACHARYA. Though I was telling it completely in a different way, I was requesting Dr. Reddy to show some sympathy for West Bengal. Since he failed to do that, what should I do? In any case, Mr. Vice-Chairman, at this unexpected good fortune of mine to be able to speak on the Railway budget on the very first day, and may be in anticipation that I am not fully prepared, I thank you very much.

As my predecessor was telling, trouble with the Railway budget is that it precedes the General Budget. To start with, without many Members to represent the Government or without many other Members present here, I would say one or two things. My apprehension is, in Government offices or in other offices also, in the matter of leave, the words 'prefix' or 'suffix' are brought in. So, many increases were prefixed and I am afraid that many increases will be suffixed also. This budget really doesn't contains everything which is in the store of the Railway Ministry, for the travelling public and for others.

I will be glad if my apprehension is disproved. But it seems, the Budget is, to an extent, deceptive. Why do I say that? I say that not because I want to characterise the Government to be deceptive, but because of the policy of the Government which believes in realising every single farthing from the people for any service rendered. That is the theory which the Government has been give by the International Monetary Fund, the World Bank and other international agencies.

The Prime Minister, yesterday, made a spirited declaration that our economy had neither been mortgaged, nor been compromised. He said that there was no question of surrendering our economic sovereignity. These are all brave words, and very good to listen to, no doubt. But the question is,.on which basis this eight-month old Government has been functioning? There is a saying in Sanskrit, not so much of Sanskrit, but quite like Bengali or any other language.

Not a question of making people eat *krithom,* but to make people starve by Exit policy, by renewal policy, by readjustment and other things, and accepting for this, loans and loans and loans. I do not know whether I told you, Sir, that I am very bad at mathematics. I am very bad at arithmetics. I cannot call my record

during the student days as exemplary. My maternal uncle and myself used to read together. In one terminal examination, .a sort of half-yearly examination,-both of us together could secure 30 per cent, which was the required pass mark. Therefore, I am not able to keep track of all these loans, in millions or billions or trillions, which are reported to be accruing, or, being granted, to India day in and day out. It will be of help if our hon. Finance Minister gives us a consolidated statement about the loans received, about the loans taken, and also the interest thereon. Earlier, the information was, for the purpose of debt servicing, we used to spend 20 per cent of the Government expenditure. But that was before all these loans came our way.

It seems, the international financial agencies, one and all, exist for us. Our Prime Minister says that the World Bank is our Bank, because we have our share and we have our representatives there. The question is, how do you utilise all these loans?

Dr. Reddy, I should say, was a bit off target. Really, what was reported in the Press was that out of the normal vacancy-filling operation of the Railways, of 50,000 posts, 20,000 would not be filled, annually, during the Eighth Five-Year Plan, making it one lakh in the Five-Year Plan.

If you subtract one lakh of employment potential here and in other places, how are you going to generate employment?

[Prof. Saurin Bhattacharya] Railways is the biggest employer in the country, employing about 2 million people, it is the biggest among the Government employers, but during these five years there will be no generation of new employment. Only retired people would retire on date or would be replaced. The Railways have been able to find out 20,000 dead wood in this 50,000 and they have to be obliterated mercilessly. For the good of the country they have to be merciless, they are being merciles. What can be done?

I think Mrs. Kamla Sinha was talking of privatisation of catering. It is not only catering. Wagon making, rail making and I do not know what other works are going to be handed over to private industry. Every morning, whether it is a Senior Minister or a State Minister, whether it is a Civil Aviation Minister or a Minister of Defence, everyone is announcing privatisation of this and that thing. If that is so, what remains of the Railways? It is one of the earliest public enterprises, Government enterprises, of a special character, which is the most feed instrument of uniting the country from one end to the other through its expansion, extension and conversion. Such an instrument, Mr. Vice-Chairman, I am sorry to say, is being handed over for privatisation. In every aspect of the Railways privatisation is the order of the day. Gestation period has begun. It has not blossomed as yet. But when it does, what will happen?

We, I mean all these leaders of ours, all these Ministers, were brought up in one political milieu. They used to talk in one language. All other Ministers and most of all the Prime Minister used to talk of social justice, of social accountability, for socialism. Now they are vying with one another how to disown all those things, how to declare the torn-foolery of those days and to show that the only path left for us is the path of privatisation. What is the character of our private industry? Don't you know, it is a common thing, that the strength of a private organisation depends on how many times the God Genesh has upturned.

6.00 P.M.

How many business .....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): You will need more time, it appears.

PROF. SAURIN BHATTACHARYA: Yes, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) Overnight you can study also.

So, we adjourn, the House is till 11-00 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at six of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 12th March, 1992.